Centrales Erforschungsnetz außergewöhnlicher Himmelsphänomene (CENAP)
Mitgl. der Gesellschaft zur wissenschaftl. Untersuchung von Parawissenschaften (GWUP)

5.89
Nr.159
DM 3,90

CENAP REPORT



DIE V-7-LEGENDE

CENAP

Centrales Erforschungsnetz außergewöhnlicher Himmelsphänomene*

W. Walter, Eisenacher Weg 16
6800 Mannheim 31
(*Tel: 0621-701370*)

H.-J. Köhler, Limbacherstr. 6
6800 Mannheim 52
(*Tel.: 0621-703506*)

CENAP versteht sich als private, unabhängige Institution zur Untersuchung des sog. **UFO-PHÄNOMENS**. In dieser Eigenschaft sind wir seit 1976 tätig und haben seither in etwa 380 als UFOs gemeldeten Erscheinungen Nachforschungen und Untersuchungen betrieben -selbstfinanziert. In den meisten UFO-Fällen konnten wir natürliche Erscheinungen und Phänomene unserer Welt vorfinden! Können wir vom CENAP eine Erklärung natürlicher Art für ein gemeldetes UFO finden, so nennen wir den "Übeltäter" einen UFO-**Stimulus**.
CENAP geht den gemeldeten Erscheinungen und Wahrnehmungen im naturwissenschaftlichen Rahmen (unter Berücksichtigung wahrnehmungspsychologischer und sozio-psychologischer Bedingungen und Einflüßen) nach, diese Tätigkeit wird mit fast schon kriminalistischem Spürsinn ernsthaft vorangetrieben. Vertreter des CENAP wurden als einzige UFO-Untersucher zur vertraulichen Diskussion ins Bonner **VERTEIDIGUNGSMINISTERIUM** (Führungsstab der Luftwaffe) geladen, das baden-württembergische **INNENMINISTERIUM** empfahl CENAP als Anlaufstelle für UFO-Sichtungen, das Braunschweiger **LUFTFAHRT-BUNDESAMT** sowie die Frankfurter **FLUGSICHERUNG** geben knifflige Meldungen um UFO-Wahrnehmungen an CENAP weiter. Polizeidienststellen, Länderbehörden, Institute der Luftfahrt sowie deutsche Botschaften im Ausland sind CENAP mit Auskünften dienlich.
CENAP dient der Öffentlichkeit als Anlaufstelle für UFO-Meldungen, hierzu wurde die Mannheimer Telefonrufnummer

0621 - 701370

eingerichtet. Gleichsam möchten wir ebenso interessierten Medien als zentrale Anlaufstelle für tiefergehende Informationen zum **UFO-PHÄNOMEN** dienen, um damit sachgemäße und kritische Unterlagen für die öffentliche Berichterstattung vermitteln zu können. Hierzu wurde ein umfangreiches Materialarchiv in Wort und Bild (Europas größtes UFO-Video-Archiv, z.B.) angeschafft. Inzwischen ist die **UFO-Untersuchungsgruppe CENAP** bundesweit durch Presse, Rundfunk und Fernsehen bekanntgeworden.
CENAP ist mit verschiedenen inländischen wie internationalen UFO-Organisationen assoziiert, ein weltweites Korrespondentennetz wurde aufgebaut. CENAP ist Mitglied der Wissenschaftler-Organisation **GWUP** (Gesellschaft zur wissenschaftlichen Untersuchung von Parawissenschaften, Postfach 1222, 6101 Roßdorf), um auch hier den Kampf gegen Okkultismus und modernen Aberglauben zu führen. Die öffentliche Aufklärung hinsichtlich Beutelschneiderei, Scharlatanerie und unsauberen Machenschaften von Popularautoren ist unser gemeinsames Ziel. Im weiten Bereich der UFO-Phänomene entlarvt **CENAP** die Manipulationen der sogenannten Massenmedien wie Presse und TV.

DAS UFO-FACHJOURNAL CENAP REPORT

Monatlich publiziert **CENAP** das UFO-Fachjournal **CENAP REPORT**, welches von **CENAP-MANNHEIM** eigenverantwortlich herausgegeben wird- dieser Spezialbericht ist im Jahresabo für **DM 40,--** zu beziehen. Überweisung des Betrags auf das Postgirokonto Nr. **790 82-673** (Postgiroamt Ludwigshafen) von Werner Walter, Eisenacher Weg 16, 6800 Mannheim-31 (BLZ 545 100 67), Vermerk im Empfängerabschnitt "1 Jahr CR".

---

*) **CENAP** ist Mitglied der *Gesellschaft zur wissenschaftl. Erforschung von Parawissenschaften*
CENAP ist Herausgeber des monatlich erscheinenden Fachjournals ***CENAP REPORT***
- Postscheck. Ludwigshafen Nr. 79082-673 (BLZ 545 100 67)-

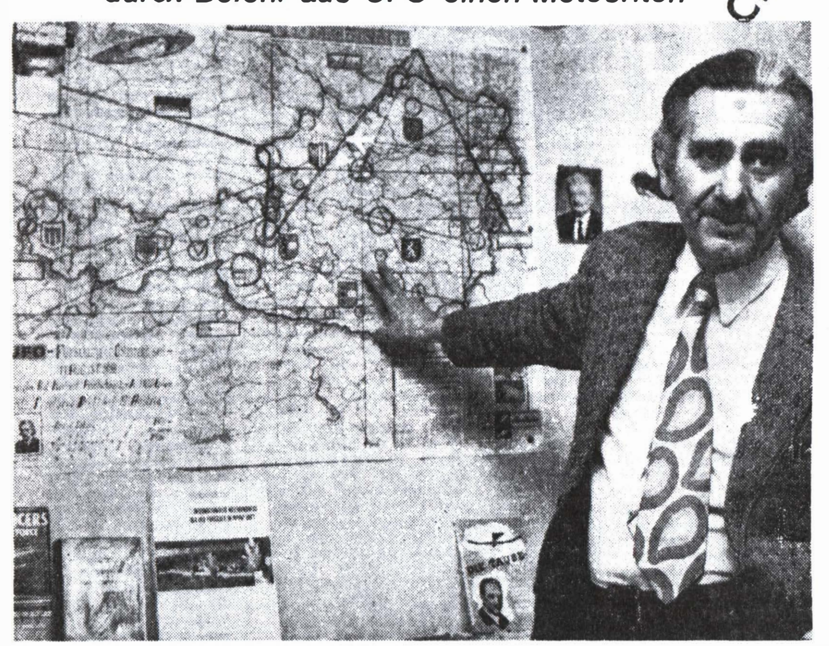
DIE V-7-LEGENDE

von Werner Walter, CENAP-Mannheim

Für UFOlogen sind Fliegende Untertassen nichts Rätselhaftes: Es sind Freimaurerlogen oder

„Hitlers grüne Männchen"

UFOloge beklagt sich: „Kreisky machte durch Befehl aus UFO einen Meteoriten"



Brettschneider führt ein Landkartenbuch: Hier überall, wo Kreise sind, gab es schon UFOs

Von Gertraud Franke

Die kleinen grünen Männchen haben uns wieder nicht die Ehre gegeben. Nachdem sie vor einer Woche Kompasse, Flugkapitäne und Österreicher ausreichend verwirrt hatten, schlugen sie kichernd die kleinen Fühler über dem kugelrunden Kopf zusammen, spielten Doktor Kletter noch schnell einen Meteoriten vor und hinterließen nichts als einen rotglühenden Streifen am Horizont. Und uns in quälender Ungewißheit. Doch auch Österreich hat Fachmänner, die uns Laien in Sachen UFOlogie auf die Sprünge helfen können. Springen wir!

Die beiden Fachleute, die hier zu Wort kommen, haben allerdings etwas gegen die grünen Männchen, und die wichtigste Auflage an den Autor darf ich hiermit festhalten: „Schreiben Sie nicht, daß wir einen heißen Draht zu den grünen Männchen haben!" Worin sich die beiden einig waren. Ansonsten scheinen auch UFOlogen einander selten grün und noch seltener einer Meinung zu sein.

Wiens UFOlogen

Und das sind die UFOlogen, die sich mit Vorbehalten zur Verfügung gestellt haben (man will schließlich nicht lächerlich gemacht werden, nachdem man sich a) für eine vor

längerer Zeit gesendete, die Sache ins Lächerliche ziehende Panorama-Sendung im Fernsehen von vornherein nicht interviewen ließ bzw. b) einen internationalen Ruf aufgebaut hat und sogar schon im Fernsehen bei einer Panorama-Sendung mit dabei war):

- Felix Maschek, Generalsekretär der „Interplanetarik Austria, Studiengesellschaft zur Erforschung unbekannter Flugphänomene“, und
- Herbert Brettschneider, der sich vor fünf Jahren von der Studiengesellschaft getrennt hat und UFOlogisch selbständig arbeitet.

Wenn man auch kamera- bzw. kamera- und teleskopbewehrt in der Umgebung Wiens, vor allem im dunklen Marchfeld, zum Himmel schaut, tut man es nicht gemeinsam. Aber doch möglichst in Begleitung, damit eine Sichtung belegt werden kann.

Herr Brettschneider bleibt in dieser Konkurrenz eindeutig Sieger. In gezählten 6000 Nachtstunden verzeichnete er nicht weniger als 400 Sichtungen unbekannter fliegender Objekte. Die Gesellschaft bringt es bis jetzt während der zwölf Jahre ihres Bestehens auf nur etwa 180 Sichtungen.

Wie so ein UFO aussieht? „Es gibt etwa 300 verschiedene Formen, die Farbe variiert nachts von Dunkelrot über Orange, Gelb, Grün und bis Sternenblau, tagsüber erscheinen die Objekte blaugrau“, weiß Herr Brettschneider aus eigener Erfahrung. Die Interplanetarik-Leute hingegen sahen bisher zumeist nur Scheiben. Und sie wissen auch über die Ausmaße dieser Fliegenden Untertassen nicht so gut Bescheid.

Herr Brettschneider ist informiert. Konnte er doch am 11. Juli 1965 um 22.15 Uhr in Gänserndorf mit einer Zeugin aus nur 80 Meter Entfernung ein knapp über dem Boden schwebendes, unten beleuchtetes scheibenförmiges Objekt beobachten. „Es war etwa 30 bis 35 Meter groß“, erzählt er.

Übrigens: UFOs sind lautlos und bewegen sich ruckartig und hakenschlagend vorwärts. Darüber ist man sich einig: Sie fliegen durch elektrostatische Aufladung. In der Interplanetarik Austria haben Versuche mit aufgeladenen Miniobjekten identische Flugbewegungen und Erscheinungsphänomene ergeben.

Wo man UFOs findet

Einen, das heißt zwei Tips, falls auch Sie inzwischen den Entschluß gefaßt haben, heute nicht schlafen, sondern UFO suchen zu gehen: Untertassen bevorzugen den 48. Breiten- und den 16. Längengrad (Brettschneider beziehungsweise Herr Maschek in einer druckfertigen Dokumentation, die als Vorstufe für ein Buch gedacht ist): UFOs bevorzugen strategisch wichtige Bauten, wie Raketenfabriken und Atomreaktoren, Kraftwerkszentralen, Militärflug lätze, Abschußbasen und im Kriegsfall das Frontgelände.

Übrigens: Falls Ihnen eine Sichtung gelingt – erzählen Sie den beiden Herren davon! Sie wissen sich zwar von einem kleinen Kreis Interessierter und Überzeugter umgeben, aber auch von Ignoranz der Masse. „Wenn man sagt, daß man an UFOs glaubt, wird man belächelt – ein Staatsbeamter verliert sofort seinen Posten“, ist die Meinung, und darum dürfen Sie und ich auch nicht erfahren, wie die Wissenschaftler, Ärzte, Physiker und sogar Wehrexperten heißen, die austrianische Interplanetarier sind.

Aber eines wollen UFOlogen kundtun: Auch in Österreich wird jede Meldung über UFOs verschleiert und verniedlicht. Dr. Kletter ist immerhin Staatsbeamter. Und wir können es ja so leise drucken, wie die beiden Herren es mir leise und unabhängig voneinander zugeflüstert haben: Ein Prominenter, dessen Name mit K beginnt und der momentan gerade Bundeskanzler ist, hat zum Telephon gegriffen. Schwups, schon war's ein Meteorit. Denn, so meint man, der Wissenschaftler müsse wissen, daß Meteore weder die Bahn ändern, noch daß deren Bestandteile nach einer Explosion Hunderte Kilometer weit auf gleicher Höhe dahinfliegen können.

Nun gibt sich aber die UFO-Forschung, die in Österreich von der Mystik zur Technik und Physik fortge hritten ist, nicht mit Beobachtungen zufrieden, und auch nicht mit dem Sammeln in- und ausländischer Publikationen (die, wie gesagt, meist nicht mit dem nötigen Ernst verfaßt wurden). Man will ja auch wissen, wer und warum von woher dahintersteckt. Die grünen Männchen haben es noch keinem Österreicher verraten – und dort, wo sie in anderen Ländern jeman-

CENAP-ARCHIV



Keine Angst, es ist bloß ein Meteorit! Zeichnung: H. Schrenk

dem etwas verraten haben, weiß man ja nicht, wie genau sie es mit der Wahrheit nehmen, meint man in der Interplanetarik Austria.

Auf jeden Fall wissen alle, die sich mit dem Phänomen beschäftigen, daß Erscheinungen seit Ende des zweiten Weltkrieges wesentlich häufiger auftreten. Die gesuchte Schuld daran findet man bei den Atombomben. Felix Maschek hat es in seiner Dokumentation niedergelegt: „Die UFOnauten wehren sich gegen Veränderungen ihres Weltbildes. – sie wirken gleichsam auf die psychologische Tour durch Anwesenheit.“

Allerdings ist bis jetzt nicht bekannt, daß sie aktiv eingegriffen hätten. Warum fürchten wir uns eigentlich von den kleinen Männchen?

Daran dürfte das elektrostatische Feld, das ihre Kaffeeservice-Flugkörper umgibt, schuld sein. Kraftfelder dieser Art wirken auf den Körper, zum Beispiel durch Beeinflussung der Herztätigkeit, und auf die Psyche. Herbert Brettschneider bestreitet zwar Angst, aber „ich war so fasziniert, daß ich nicht näher gegangen bin“, berichtet er von seinen Gefühlen am denkwürdigen 11. Juli in Gänserndorf. Auch Felix Maschek möchte sein Handeln auf die sich einstellenden Gefühle ankommen lassen, falls er einmal eine Landung beobachten könnte. Dafür hat die Studiengesellschaft Gründe: „Die meistverbreitete Meinung über die Herkunft von UFOs ist jene, daß sie interplanetar sind (auch Brettschneider meint, sie kämen aus einem anderen Sonnensystem). Aber nach dem Erscheinungsbild ist diese Theorie von allen möglichen die unwahrscheinlichste.“

UFOs sind irdisch

Denn: Flugkörper der Bauart, wie sie von den UFOlogen beobachtet wurden, könnten zwar vielleicht zum Mond fliegen, aber niemals Überlichtgeschwindigkeit erreichen, wie es im Inter-Sonnensystem-Flugverkehr der Entfernungen wegen nötig wäre. Fällt diese Möglichkeit einmal weg, bleibt nur eine kaum zitierte übrig: Die UFOs kommen von Mutter Erde!

Und da die Mitglieder der Interplanetarik Austria (ein historischer Name, weil interplanetarisch ist ja nicht) nicht annehmen, daß es sich bei UFOs um Geheimwaffen der Großmächte handelt, gibt es wiederum nur zwei Erklärungen: „Nach dem Erscheinungsbild könnte es sich handeln um

- die Rückkehr ehemaliger Nationalsozialisten (man weiß, laut Felix Maschek, schließlich, daß sie schon vor dem Krieg Basen in Südamerika errichtet haben, die während des Krieges ausgebaut wurden) oder um
- eine Machtergreifung geheimer Akademielogen.“ Moderne Freimaurer also.

Bleiben noch die „harten“, das heißt glaubwürdigen, Berichte aus den Vereinigten Staaten über UFOnauten – entweder zwergähnliche Gestalten, die gern Schabernack treiben, oder furchterregende Monstren. Sie haben nicht nur andere Maße als wir, sie können auch „in gleitenden, fast schwebenden Bewegungen“ senkrecht Wände hinaufhuschen. Die Erklärung liegt direkt auf der Hand: „Gezüchtete Mutationen!“ Und die kleinen Mutationen, där's ein bisserl Grün sein? Aber gern – Tarnanzüge natürlich, damit sie sich vor neugierigen Menschen im Gras verstecken können!

Nur keine Furcht!

Darum, lieber Leser, glaube keinem, der dich auf seine Untertasse einlädt! Du wirst fasziniert sein von dem Fremden, das dich umgibt, beeinflußt vom elektrischen Feld, und vielleicht hast du auch so viel Furcht, daß du alles glaubst, was man dir vorspiegelt. Fürchte dich nicht, du reichst keinem wesensfremden Venusianer die Hand. Schlafe wohl, es sind nur Hitlers kleine grüne Männchen.

Quelle des Berichts von S.3/4 und links:
Sonntags-KURIER, Österreich, 29.März 1972
Quelle des Berichts unten:
Perry Magazin Nr.108

CENAP-ARCHIV

UFO 2 Phänomen der Wirklichkeit?

Kommen die UFOs von der Erde? Ein Polizist beobachtet einen ungewöhnlichen Flugkörper.

Im Jahre 1959 erschien im J. F. Lehmans-Verlag in München das von Rudolf Lusar verfaßte Buch „Die deutschen Waffen und Geheimwaffen des Zweiten Weltkrieges“, worin es heißt: **„Fliegende Untertassen geistern seit dem Jahre 1947 um die Welt, tauchen plötzlich hier oder dort auf, kommen und enteilen wieder mit bisher unbekannten Geschwindigkeiten mit rotierenden Flammen an dem Rand der Scheibe, werden mit Radargeräten geortet, von Jagdflugzeugen verfolgt, und dennoch gelang es bis zum heutigen Tag noch nicht, eine solche 'Fliegende Untertasse' festzustellen, sie zu rammen oder abzuschießen. Die Welt, ja auch die Fachwelt, steht vor einem Rätsel oder – vor einem technischen Wunder. Nur langsam sickert die Tatsache durch, die Wahrheit, daß deutsche Forscher und Wissenschaftler bereits während des Krieges die ersten Schritte zu diesen ‚Fliegenden Untertassen‘ getan und solche an das Wunderbare grenzenden Fluggeräte auch gebaut und erprobt haben.“** Weiter schildert der Autor, wie im Jahre 1941 mit den ersten Projekten begonnen wurde. Die Pläne dafür stammten von den deutschen Experten Schriever, Habermohl, Miethe und dem italiener Bellozone. Schriever und Habermohl, die in Prag arbeiteten, starteten am 14. Februar 1945 mit der ersten „Fliegenden Scheibe“ und erreichten damit in drei Minuten eine Höhe von **12 400 Metern** und im Horizontalflug eine Geschwindigkeit von **2000 Kilometern** in der Stunde. Sogar Geschwindigkeiten von 4000 Kilometern in der Stunde waren schon ins Auge gefaßt. Die Entwicklung, die Millionen verschlang, stand bei Kriegsende kurz vor ihrem Abschluß. Später wurden zwar die vorhandenen Modelle zerstört, aber das Werk in Breslau, wo Miethe tätig war, fiel den Sowjets in die Hände, die sofort alles Material und die Fachkräfte nach Sibirien brachten, wo an den „Fliegenden Untertassen“ erfolgreich weitergearbeitet wird.
Dem Autor zufolge kam Konstrukteur Schriever gerade noch rechtzeitig aus Prag heraus, dagegen muß Habermohl den Sowjets in die Hände gefallen sein. Der ehemals deutsche Konstrukteur Miethe befindet sich in den USA und arbeitet dort – so Rudolf Lusar – bei den A. V. Roe Comp., die fliegende Scheiben für die USA und Kanada entwickle.
An anderer Stelle heißt es: „Die amerikanische Luftwaffe hat seit Jahren den Befehl erhalten, nicht auf Fliegende Untertassen zu schießen, was ein



1.) Ein „irdisches“ UFO zeigt dieses Bild, das auf einer geheimen Flugbasis in Toronto/Kanada aufgenommen wurde. Von den offiziellen Stellen war darüber kein Kommentar zu hören.



2.) Das Foto zeigt ein UFO beim Überfliegen eines Hauses in Zanesville, im US-Bundesstaat Ohio.

Zeichen dafür ist, daß es auch amerikanische „Fliegende Untertassen“ gibt, die nicht gefährdet werden dürfen. Die bisher beobachteten Geräte werden in den Größen von 16, 42, 45 und 75 Meter im Durchmesser angegeben, und sie sollen eine Geschwindigkeit bis zu 7000 Kilometer in der Stunde entwickeln.“ Soweit die Darstellung von Rudolf Lusar.
Im „Offenburger Tageblatt“ vom 12. August 1971 schildert Polizeiobermeister Heinrich Koller vom Verkehrszug Bühl eine Beobachtung, die am 16. Juli des gleichen Jahres stattfand.
Koller: **„An jenem Abend befand ich mich mit meiner Frau kurz nach 23.30 Uhr bei Großweier auf der Heimfahrt nach Oberachern, als wir plötzlich eine große, rosarot hell leuchtende Scheibe über uns bemerkten. Es war unheimlich. Ich blieb mit meinem Wagen auf der Landstraße stehen, wir stiegen aus und sahen dann, wie sich diese Scheibe langsam von uns in Richtung zum Bahnhof Achern entfernte, dann den Kurs wechselte, der Bahnlinie entlangflog, erneut schwenkte und in Richtung Gebirge verschwand.“** Seine Frau sagte aus: „Mir wurde ganz unheimlich zumute, als ich dieses Ding sah, das erst lautlos über uns stand. Das ist ja auch das Unheimliche an der Sache, sie war ja plötzlich und groß vor uns: es war so, als wenn jemand im Dunkeln das Licht anknipst.“
Der Polizeibeamte beschreibt ferner den seltsamen Flugkörper als eine Scheibe, über der er – trotz der Nachtdunkelheit – eine Art Aufbau zu erkennen glaubte. Diese Aussagen bestätigte der 32jährige Kraftfahrer Franz Wratny aus Großweier, der zu diesem Zeitpunkt ebenfalls mit seinem Wagen unterwegs war und nur wenige Meter neben dem Ehepaar Koller stehenblieb und das Flugobjekt beobachtete...
Hier haben wir nun zwei Berichte über „Fliegende Untertassen“, zwei Berichte, die zwar den gleichen Gegenstand zum Inhalt haben, sich in der Substanz aber wesentlich voneinander unterscheiden. Aber müssen Unbekannte Flugobjekte überhaupt „Fliegende Untertassen“ sein?

Die nächste Folge bringt:

Sind die UFOs Beobachter unserer Atomversuche? – Das geheimnisvolle Metallschild – die seltsame Begebenheit an Bord der Verkehrsmaschine.

Spricht man über UFOs, kommt bald die Frage nach deren Herkunft. Das populärste Standbein des UFO-Glaubens ist heutzutage die Erklärung jener wundersamen Erscheinungen als außerirdische Raumfahrzeuge (die ETHypothese). Ein weiteres Standbein des UFO-Glaubens ist jenes der **Geheimwaffen**. Hiernach sollen die UFOs Flugmaschinen sein, welche von irdischen Erfindern erdacht, gebaut und produziert wurden -entweder in den USA oder in der Sowjetunion. Dabei wird recht konkret über Flugscheiben, Kreisflüglern und Fliegenden Untertassen im herkömmlichen und populären Sinne spekuliert. Eine Unterstufe jener "earthly explanation" ist die Herkunft der Untertassen aus den Labors von Hitler´s NAZI-Regime...

Jene irdischen UFOs sollen das ganz große und letzte militärische Geheimnis sein, welches speziell für den **großen Krieg** zurückgehalten wird, um dann mit diesen wundersamen Flugobjekten die Weltherrschaft zu übernehmen. Unbedacht bleibt hierbei die weltpolitische Situation und Wirklichkeit. Jährlich werden in Ost und West Milliarden Dollar-Beträge für aeronautische (militärische) Technologie im "traditionellen" Sinne ausgegeben, um auf bestehender Flugzeug- und Raketentechnologie weiter Voranzuschreiten und hieraus immer raffiniertere und der "Gegenseite" überlegenere Maschinen und Waffen zu entwickeln. Und seit Jahren schon werden dabei die Militär-Haushalte bis an den Rand ihrer Kapazität gedrückt -immense Summen werden für immer komplexere und aufwendigere Systeme benötigt. Selbst wenn man satellitengestützte Navigationssysteme und Interkontinental-Atom-Raketen entwickelte, so ist deren Einsatz ungeheuer teuer. Das aufwendigste aerotechnische Rüstungsvorhaben der Amerikaner ist zum Beispiel die Technologie, welche im sog. **B-2-Bomber** und der **F-117** ihren Niederschlag finden -basierend auf der Nurflügler-Basis von soweit konventionellen Fliegern. Warum sollte z.B.der wirtschaftlich angeschlagene Ostblock (sprich hier UdSSR unter Gorbatschow!) immer wieder (neuerdings) Abrüstungsvorschläge einbringen, um nicht in der militärischen Hochtechnologie auszubluten, wenn seit den 50ziger Jahren schon an Wunder grenzende High Tec-Produkte wie die Fliegenden Untertassen zur Verfügung ständen?

In den vielen Jahren meiner Forschungsarbeit im UFO-Sektor traf ich immer wieder auf Personen, die vorgaben an einer geheimen deutschen V-Waffe im III.Reich gearbeitet zu haben -es mögen bisher vielleicht ein Dutzend Personen im Raume Rhein-Neckar gewesen sein, die bisher versuchten mein Interesse auf sie zu lenken. Doch immer verlief es anders, als dem Forscher lieb und recht ist: niemals kam Substanz dabei heraus und eigentlich fast immer kam es im weiteren Gespräch mit den betroffenen Personen zu Diskussionen über Hitler, das III. Reich, dessen politische Struktur und die Überrettung der Tugenden aus jenem System in unsere Zeit, die "dem Verfall" preisgegeben ist. Kurz gesagt: Nazi-Politik sollte über die "UFOs" an mich herangetragen werden. Und eine Münchner UFOlogin (Ilse von Jacobi) verschickte gar Propagandamaterial einer Nazi-Neuorganisation. Immer wieder wurde ich damit gelockt, daß die betroffenen "Eingeweihten" geheime Pläne und Unterlagen besitzen, die ich "bei Gelegenheit" einsehen sollte. Doch diese Einsichtsnahme verschob sich zumeist und erst mußte die Prozedur der politischen Diskussion erfolgen, damit mein Gesprächspartner zum einen sehen konnte, ob ich auch "reif genug" für jene Unterlagen sei und zum anderen wurden fast schon lächerliche "Sicherheitsvorkehrungen" getroffen, um nicht "andere Kräfte" auf dieses Material aufmerksam zu machen -z.B.wurde dann am Telefon niemals konkret über UFOs oder Fliegende Untertassen gesprochen, sondern immer in Umschreibungen wie "die Dinger" oder "jene Entwicklungen". Und als ich dann die geheimen Unterlagen bekam, handelte es sich um bereits längst bekannte und publizierte Informationen aus "Das Neue Zeitalter" oder irgendwelchen Zeitungsberichten! Blaupausen oder sonstige originale Belege/Dokumente habe ich in meinem ganzen Leben noch nicht einsehen gekonnt - der Nebel des Unkonkreten blieb immer bestehen.

Es gibt zwei Anläße sich der Thematik einmal umfassend zu nähern: zum einen ist da die englische UFO-Gruppe YUFOS mit ihrer Publikation QUEST und "Twenty Twenty Vision", welche im Jahre 1988 den Band **The Ultimate Solution** (zu beziehen von "The Yorkshire UFO Society, 12 Miles Hill Street, Leeds LS7 2EQ, England) herausgab und ihre eigene Theorie als "explosiv" betrachtet. Ein weiterer Anlaß war ein Bericht der ARD-**TAGESTHEMEN**, den ich eher zufällig sah und welcher mich irgendwie "wachrüttelte". Leider ist das Datum der Ausstrahlung mir nicht mehr bekannt, da ich ursprünglich der Sache nicht jene Bedeutung beimaß, wie sie mir heute ersthaft vor Augen schwebt...August/September 88 dürfte aber der richtige Zeitraum der Sendung gewesen sein. Eine Videokopie (VHS) kann ich gerne dem interessierten Leser bereitstellen.
ARD-**TAGESTHEMEN**-Moderator Friedrichs stellte den Beitrag "Wie ein Floh, aber Oho" von Peter Merseburger vor: Die englische Royal Air Force schenkte eine alte Messerschmitt 163 der deutschen Luftwaffe. Die ME-163 (Spitzname: "Fliegender Floh", offizieller Name: "Komet") stellte in den "gar nicht so glorreichen Zeiten" damals einen **Wunderflieger** dar. Dessen Technik "war geradezu revolutionär damals: eine schwanzlose Zelle wurde von einer Rakete getrieben, als eine Art Mittelding zwischen gesteuertem Flakgeschoß und Jagdflugzeug." Angereichert wurde die Berichterstattung mit einem alten Wochenschaufilm, der beeindruckend "das **Paradestück unter den geheimen Wunderwaffen**" vorführte. Kommentar von Merseburger:

> "...in nur 2 1/2 Minuten kletterte der Raketenflieger 10.000 Meter hoch..."

Gezeigt wird der fast vertikalle Aufstieg des phantastischen Fluggeräts! Und tatsächlich kann der Bodenbeobachter den Eindruck erhalten, als würde sich in der Luft ein scheiben- bzw.untertassen-förmiges Projektil mit einem Kondensscheif inmitten der Konstruktion befinden und steil nach oben ziehen!!!
Denkt man heute an V-Waffen, dann sind da zunächst V-1 und V-2 zitierfähig, im weiteren kommt man vielleicht noch zur ME-262 (erstes Düsenflugzeug der Welt) und zur Heinkel 162A (dem sogenannten "Volksjäger", gedacht als eine Art Panzerfaust der Luftwaffe).
Da man der Hitler´schen Flugscheibe ähnliche Steigleistungen nachsagte und der optische Eindruck tatsächlich daran erinnert, machte ich mich konzentriert auf um im Falle ME-163/Flugscheibe fündig zu werden -die Verbindung war zu offenbar.
Wie es der Zufall will, brachte das rechtsstehende Monatsjournal CODE im März ´89 den großen Beitrag "UFO: Geheimnis um deutsche Flugscheiben", womit wieder einmal die V-7-Legende angeheizt wurde (für Fans gibts bei THG, Postfach 117, D-8246 Marktschellenberg, einen 85minütigen Videofilm für DM 175 zu beziehen, der angeblich die "einzigartige Faszination, die Fakten und Hintergründe, zur V-7" offenlegt). Ganz richtig fängt der CODE-Bericht mit der Fragestellung "Produkt überspannter Phantasie?" an... Und man stellt fest, daß sich "Phantasie und Wirklichkeit der Flugscheiben miteinander vermengt" haben, wohl wahr!

Auf meiner Suche nach Material kontaktierte ich diverse Forscher auf dem UFO-Sektor, etwa 50 Zeitungsarchive/allgemeine Presse- u.Bilderdienste sowie etwa 10 Pressestellen der Industrie. Im Luftfahrt-Medienbereich nahm ich mit Fachredaktionen und etwa 40 Luftfahrtpresse-Archiven Verbindung auf, ebenso wie mit einigen Behörden des Bundes.

Das Neue Zeitalter 20. August 1966

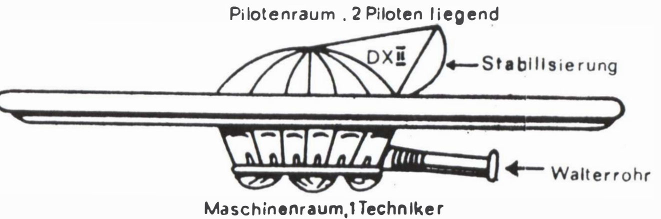
Interessante technische Enthüllungen: Jan Holberg

„Die USA und Rußland produzieren sie!"

„UFOs gibt es nicht! Wohl aber: Flugscheiben am laufenden Band!"

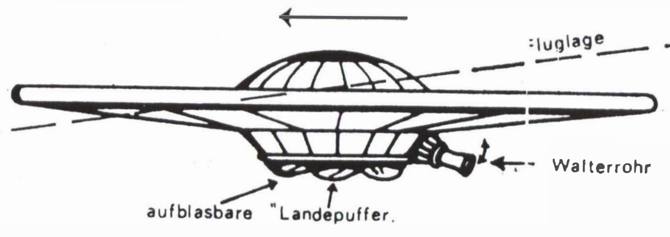
„Heraus mit der Wahrheit!" – Mit Erfolg geflogen – Schluß mit den Märchen – Genaue technische Angaben – Wie man sie bauen und nachkopieren kann

Zum Thema der UFOs, über die wir an dieser Stelle oft berichteten, indem wir uns jeweils an das kontrollierbare faktische Material hielten, gingen uns von Dipl.-Wirtsch. Hermann Klaas, 433 Mülheim an der Ruhr, Leybankstr. 20, die nachstehenden Ausführungen und Zeichnungen zu, für deren Richtigkeit der Einsender in vollem Umfang Garantie übernimmt. In jedem Fall sind die Darlegungen ein interessanter Beitrag zum Thema der UFOs oder Flugscheiben, wie Hermann Klaas jene Flugkörper nennt, von denen er sagt, sie seien keineswegs unbekannt (UFO = Unbekannte Fliegende Objekte), sondern nur zu gut bekannt und würden in den USA und in der Sowjetunion am laufenden Band fabriziert.



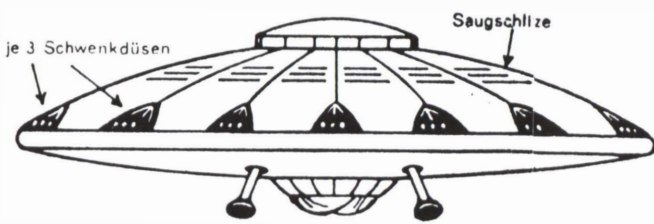
Letzter Prototyp der „Schriever-Habermohl'schen Flugscheibe" 1943/45

Anfang 1944 erreichte dieser Typ beim Senkrechtstart in nicht einmal 3 Minuten 12 km Höhe und dann mit 2000 km/h horizontale Geschwindigkeit. Treibstoffprobleme waren noch nicht — wegen der „Konkurrenz" — gelöst. Das Walterrohr hatte zusätzliche Funktion, desgleichen die Seitenstabilisierung.



Erster Versuchs-Typ 1941/42

Dieser erste, voll flugfähige Senkrechtstarter hatte gleiche Flugeigenschaften wie der oben beschriebene, nur haperte es mit der Stabilisierung. Die Flügel des im Ring liegenden „Flügelrades" waren verstellbar. Treibstoff war nicht ausreichend. Pilot saß zuerst wie üblich, rückwärts gelehnt, später liegend. Unten ein Mechaniker für den Antrieb.



" Ballenzo – Schriever – Miethe – Diskus" !
Start- und Landebeine, unten aufblasbare Gummipuffer, ein- und ausfahrbar

Erster Typ,

entwickelt aus obiger Flugscheibe, der auch den „Coandaeffekt" ausnutzte. Drei Mann Besatzung, später Raketenbatterien eingebaut.

2 Meter im Durchmesser

Wann aber endlich bequemt man sich, die ganze Wahrheit zu bringen und die amerikanischen „Mätzchen" ad absurdum zu führen, indem man endlich den Deutschen das Erstgeburtsrecht zubilligt?

Den Ansatz haben Sie schon in der Nr. 41 vom 10. Oktober 1964 und in späteren Ausgaben gemacht. In der Anlage gebe ich Ihnen eine Fotokopie der Skizzen und Beschreibungen aus meinen alten Unterlagen aus 1941 und 1945! Ich habe auch noch Skizzen des von mir 1941 gebauten Modells einer „Flugscheibe" — dieser von Deutschen ausgearbeiteten und tatsächlich mit kaum zu glaubendem Erfolg geflogenen Erfindung. Sie hatte einen Durchmesser von 2,40 m, mit einem kleinen, sehr schnell laufenden Spezial-Elektromotor (Modellbenziner gab es damals nicht), der bei der Luftwaffe „organisiert" wurde, sofort so schnell senkrecht stieg, daß es leider an die Hallendecke (8 m hoch!) stieß und „am Boden zerstört" wurde. Es mußte ja sehr leicht gebaut werden! Übrigens kann man solche Modelle nicht, oder nur schlecht fliegend, unter 2 m Durchmesser bauen, wenn man die Flugeigenschaften, besonders bei Fernsteuerung und 6—10 Kanälen wirklich richtig ausnützen will! Die Abbildung der Ausgabe vom 10. Oktober 1964 zeigt aber nur einen Entwurf!

Düsen voll durchgeschwenkt

Das, was richtig flog, sehen Sie in der Anlage, auch dann die damals in Böhmen und später bei Breslau (dort arbeitete die Gruppe Miethe!) gestartete Ausführung, die ein stärkeres Staustrahlrohr (wie bei der sogenannten V 1 verwendet) hatte.

Ein solches „Rohr" mußte eine Art Gelenk haben. So wie bei Ihrer Zeichnung der Ausgabe von 1964 — hätte der Strahl ja die darüberliegende Abdeckung und den Wulst verbrannt! Auch fehlen die „Landepuffer".

Die drei Modelle in der heutigen Ausgabe entsprechen in etwa, bis auf die Anordnung der Strahldüsen, dem Prototyp des Ballenzo-Schriever-Habermohl'schen Modelles. Also wie ich dies in der Anlage aufgezeichnet hatte und habe. Auch hier mußten die „Düsen" schwenkbar sein, um den „Coandaeffekt", der das vertikale Steigen des „Flugdiskus" erst wirksam macht, zu erzielen (Miethe hat später besser gebaut).

Beim ersten Typ war noch der äußere Ringwulst geschlossen, wie er auch bei den anderen Modellen der „Flugscheiben" durch hochwertige Metallegierung vorhanden war. Hatte dieser Diskus die oder eine gewollte Höhe erreicht, so daß der Druck der hinteren Schubdüsen wirksam wurde, ging man in den Horizontalflug über.

Naturgemäß waren diese Steuervorgänge nicht einfach, erst spätere Entwürfe sahen den „unterbrochenen Ringwulst" vor, so daß die Düsen voll durchgeschwenkt werden konnten! Heute mit den modernen Triebwerken und Treibstoffen ist alles viel einfacher und wirksamer.

Flugscheiben in Serienfabrikation

Diese Flugscheiben werden heute fließbandmäßig sowohl im „Westen" als auch in den UdSSR, dort an 2 Stellen (!!!) gebaut! Warum also diese unsinnige Geheimhaltung? Und dieser Unsinn mit den „fliegenden Bettgestellen" oder Senkrechtstartern mit Schwenktriebwerken? Bei diesen genügt ja wohl ein Splitter oder ein Geschoß, das Kabel oder eines der „Gelenke" zerstört — und runter fällt dieses komplizierte Ding!

Natürlich hat es eine ganze Anzahl weiterer Entwürfe gegeben, auch leider nicht restlos fertig gewordene Prototypen; typisch deutsch: zu spät! Nicht einmal ein einfaches Staustrahlrohr konnte Miethe oder Habermohl anfangs bekommen! Erst Luftwaffenfeldwebel haben das alles „organisieren" müssen!

Fingerzeige für Modellbauer

Darf ich vielleicht Modellbauer darauf aufmerksam machen, daß man bei einem heutigen, starken und schnellaufenden Modellmotor des sogenannten „Gegendrehmoment" ausnutzen und außer der entsprechend gestalteten „Vertikalzugschraube" auch für die untere „Tragschraube" ausnutzen kann, und zwar sowohl als Fesselflugmodell oder Fernlenkmodell! Bei letzterem sollte der Durchmesser über 2 m sein, denn die Flächenbelastung: Gesamtgewicht, Tragfläche, Geschwindigkeit muß hier noch mehr beachtet werden als bei üblichen Flugmodellen!

Ein weiterer Hinweis: Die „Fluglage" solcher frei fliegender Flugscheibenmodelle entspricht genau dem von Hubschraubern. Wer die Auspuffgase geschickt so leitet, daß diese aus „Düsen" der Tragflügelenden in entsprechendem „Winkel" austreten, verstärkt durch einen Bruchteil des Luftstrahles der Zugschraube, hat doppelten Effekt und spart Treibstoff.

Es geht alles, nur muß man eben wissen, wie. Und Geld zum Bau muß man haben.

Das Wichtigste: Genau muß man beim Bau eines solchen Modelles arbeiten, denn geringe Unwucht verhindert schon das Senkrechtsteigen, was jedem Fachmann verständlich ist! Die ganze „Auswuchtung" ist eben das Problem!

„Manches wußte ich schon seit 17 Jahren!"

Deutsche UFOs 1947/48

Unsere Leser schreiben uns

NZ v. 6.2.65.

einwandfrei beobachtet

Geheime Produktion der „fliegenden Untertassen" war schon angelaufen

Beschreibungen und Einzelheiten, die erstaunen lassen – Das Rätselraten um die Blaupausen in Spanien Wo wird jetzt produziert?

Unsere Veröffentlichungen über die UFOs, die nicht von anderen Sternen stammen, sondern auf der Erde, in wahrscheinlich zwei verschiedenen Ländern produziert werden, haben großes Aufsehen erregt. Auch aus den Kreisen jener, die einst an der Herstellung mitarbeiteten, erhielten wir Informationen, die sich allerdings kaum für eine Veröffentlichung eignen, da sie auf rein technische Probleme ausgerichtet sind. Bemerkenswert aber waren Mitteilungen, die wir von Carl F. Mayer aus San Franzisko, 364 Eddy Street (USA), erhielten. Er schrieb uns, indem er uns einige Ausschnitte aus längst verflossener Zeit zusandte: „Mich überraschte nichts von dem, was Sie schrieben. Denn ich wußte einiges schon seit 16 bzw. 17 Jahren. Es muß auch anderen damals bekannt gewesen sein, geriet aber wohl in Vergessenheit oder wurde totgeschwiegen, aber einige Notizen habe ich aufbewahrt." Wir geben nachstehend jene Zeitungsausschnitte in der Übersetzung wieder, die wirklich erkennen lassen, daß man offenbar damals, um 1947 und 1948, in manchen Kreisen mehr über die UFOs wußte, als man heute wahrhaben will.

Die „Denver Post" berichtete am 9. November 1947:

Spione auf der Jagd nach Geheimwaffen

Drei deutsche Wissenschaftler, die heute bei Generalissimus Francisco Franco arbeiten, haben neue Kriegswaffen entwickelt, wie sich aus Notizen und Pauszeichnungen ergibt, die von den Agenten einer unabhängigen europäischen Spionageorganisation aus Spanien herausgeschmuggelt wurden.

Eine dieser beiden Waffen ist eine elektromagnetische Rakete, die verantwortlich sein soll für die im vergangenen Sommer über dem amerikanischen Kontinent gesehenen „Fliegenden Untertassen" und für zumindest einen, vielleicht sogar zwei bislang ungeklärte Unfälle bei Transportflugzeugen.

Nach den vorliegenden Informationen wurden diese Waffen in geheimen Laboratorien entwickelt, die sich in der Nähe von Marbella, an der Südküste Spaniens, östlich von Gibraltar, befinden. Sie wurden im Frühsommer vergangenen Jahres in Francos Gegenwart getestet. Die Rakete, unter dem Namen KM2 bekannt, nach ihren Erfindern, den Professoren Knoh und Müller, wurde auf der Höhe von Málaga erprobt, während Franco an Deck seiner Jacht aus zusah.

Die Rakete hat nach der Beschreibung eine Reichweite von 16000 Kilometern und wird, wenn die Kontrolle ausgeschaltet ist, von den elektrischen Vibrationen fliegender Luftfahrzeuge oder dem Magnetismus der nächsten Metallmasse angezogen. Sie explodiert, wenn sie dieses sie anziehende Element erreicht.

Der Agent, der die Blaupausen aus Spanien herausschmuggelte, und der wahrscheinlich bei den Testversuchen anwesend war, behauptet, daß die Raketen nach Nordamerika gerichtet waren und daß sie verantwortlich waren für mindestens einen und wahrscheinlich zwei Transportmaschinenunfälle, die man in Ermangelung einer besseren Erklärung bislang Konstruktionsfehlern zuschrieb.

Oben: Das Neue Zeitalter, 6.2.1965

„Untertassen"-Pläne in Schweden 2.10.52

Die schwedische Luftwaffe besitzt nach einer Meldung der Stockholmer Zeitung „Aftonbladet" vom Mittwoch seit einigen Monaten deutsche Konstruktionszeichnungen für eine „fliegende Untertasse". Nach dem Bericht stammen die Pläne aus dem Jahre 1943 und sind der schwedischen Luftwaffe von dem deutschen Oberingenieur Klein übergeben worden. Die gleichen Pläne sollen bei Kriegsende auch den Sowjets in die Hände gefallen sein. Nach „Aftonbladet" handelt es sich um ein diskusförmiges Luftfahrzeug, das mit Düsenturbinen betrieben wird. Die Turbinen sind auf einem rotierenden Metallring auf der Innenseite montiert. Diese „fliegende Untertasse" habe, so heißt es, einen Durchmesser von 14,50 Metern und könne mit oder ohne Besatzung starten. Die deutsche Luftwaffe soll mit einem Versuchsexemplar dieser „fliegenden Untertasse" während des Krieges Probeflüge veranstaltet haben. Die schwedische Luftwaffe hat nach dem Zeitungsbericht die Aushändigung der Konstruktionspläne bestätigt. dpa

10.10.52

Probeflug einer „Untertasse" schon 1944?

Die Stockholmer Abendzeitung „Aftonbladet" behauptete gestern, der erste Probeflug einer „Fliegenden Untertasse" sei schon im Jahre 1944 in Deutschland geglückt. Das Blatt schreibt, die Konstruktion sei von dem Raketenfachmann Professor von Braun und seinen Mitarbeitern in der Versuchsstation Peenemünde entwickelt worden. Eine „Untertasse" von sechs Metern Durchmesser sei im April 1944 startklar gewesen. Man habe ein Raumschiff in der Form eines fliegenden Tellers bauen wollen, dessen Stabilisierung durch einen rotierenden Ring erreicht werden sollte. Das Schiff sollte einen Durchmesser von 42 Metern haben und eine Höhe von dreihundert Kilometern erreichen. Die Originalzeichnungen für die Konstruktion seien in den USA, wo Braun jetzt mit neunzig deutschen Konstrukteuren tätig sei. Auch der sowjetischen Regierung sei die Konstruktion bekannt. Hauptschwierigkeit bei der Verwirklichung des Raumschiffprojektes sei der ungeheure Brennstoffverbrauch während des Aufstiegs. Es sei aber anzunehmen, daß dieses Problem durch die Verwendung von Atomenergie gelöst werden könne. dpa

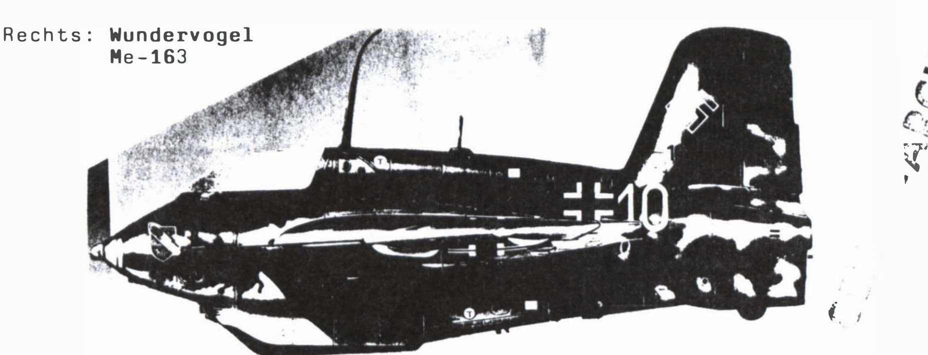
Ganz oben: Stuttgarter Zeitung, 2.10.52
Darunter: Stuttgarter Zeitung, 10.10.52

Wolfgang Späte und seine Zeit
===========================

Will man sich nüchtern der V-7-Legende nähern, ist es unabläßig die Zeugen der Zeit zu befragen. So fand ich in der **TAGESTHEMEN**-Sendung den Namen Wolfgang Späte erwähnt, welcher die **Me-163** geflogen hatte, also jenen **Wunderflieger**, welcher das Kriegs"glück" herumreißen sol= lte. Bald fand ich die Anschrift von Herrn Späte heraus und kontak= tierte ihn. Im "Verlag für Wehrwissenschaften, München" (WVW) brachte er unter ISBN 3-8219-0010-5 das Buchwerk "Der streng-geheime Vogel Me-163...ihre Piloten,...ihre Einsätze,...ihre Konstrukteure" heraus. Es soll hier keine Dokumentation über die Me-163 verfaßt werden, son=



Links: Wolfgang Späte, geboren 1911 in Dresden, war ab 1937 Testpilot bei der Deutschen Forsch= ungsanstalt für Segelflug/Darmstadt. Seit 1941 war der Staffelkapitän, 1942 Führer des Erpro= bungs-Kommandos 16 und Typenbeauftragter für die Entwicklung des Raketenjägers Me-163. 1944 wurde er Gruppen-Kommandeur des IV.J.G.54 und ab Dez= ember 1944 Kommodore des Jagdgeschwaders 400 mit der raketengetriebenen Me-163.



Rechts: **Wundervogel Me-163**

dern die Erfahrungen eines Kommodore eingebracht werden, welcher über die geheimen Entwicklungen im Flugwesen zur Zeit des III.Reichs infor= miert war und ein wichtiger Zeitzeuge für diese Arbeit wurde und der auch zur FLUGSCHEIBE Informationen aus berufenem Munde beizusteuern weiß, die im Gesamtbild dieses Berichts von Bedeutsamkeit sein werden.

Die Zeit der technischen Revolution

Die Geschichte der Me-163 und die Tätigkeit von Herrn Späte bereitete **der Luftfahrt ein Stück Neuland, welches zu erschließen galt.** Jene Menschen, die rund um die Me-163 wirkten stießen in **Regionen des Flug wesens vor, die vor ihnen noch keiner betreten hatte.**
Aus einem Rußland-Fronteinsatz zurück, kam Späte am 19.April 1942 in Berlin an, um vom Reichsluftfahrt-Ministerium neue Befehle entgegen= zunehmen. An jenem Abend erfuhr er von einem Fliegerkollegen erstmals etwas über **Peenemünde**, einer Insel in der Ostsee. Zu jener Zeit war jene Insel das Mekka für Entwicklungen von allem, was mal **Strahlan= triebe** besitzen sollte. Späte hatte Auftrag den General der Jagdflie= ger in seinen Diensträumen der Lindenstraße aufzusuchen. Wie es der Zufall wollte, traff Späte hierbei im Vorzimmer mit Oberstleutnant **Horten** zusammen, welchen er seit den **Segelflugwettbewerben auf der Was serkuppe** in Vorkriegszeiten kannte, wo Walter Horten zusammen mit sei= nem Bruder **schwanzlose Konstruktionen an den Start gebracht hatte.**
Späte erklärte dem sich wundernden Horten, daß seine Anwesenheit im Befehlsquartier von General Galland gar nicht so unmöglich sei, da er doch **Technischer Offfizier im Geschwaderstab J.G.26 bei Galland war.**
Galland war etwa im Alter von Späte, dennoch um fünf Dienstgrade vor= aus. Als "Waffen-General" der Jagdflieger mußte Galland mit dem Gene= ralstab, dem Generalluftzeugmeister, den Erprobungsstellen und den vielen anderen Dienststellen verhandeln, hatte er den Geschwadern na= ch draußen Anweisungen zu geben und nach oben, den Führungsstellen ge= genüber, die Forderungen der Truppe vertreten. Galland´s Aufgabe war ein **weites Spektrum**...und Galland war jene Person, die sich hauptsäch=

lich mit **technischen Problemen** in der Aeronautik beschäftigen mußte.

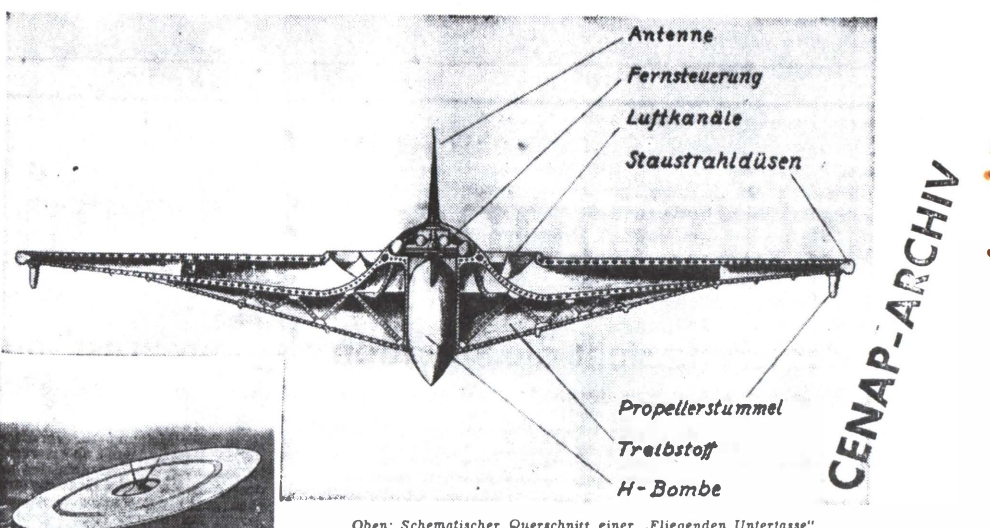
1941 war für das Reich zum Problem geworden, die Planung hatte vor= gesehen bis zum Winterbeginn mit den Sowjets fertig zu werden, aber diese Rechnung war nicht aufgegangen. Im Gegenteil, Rußland hatte Re= serven ins Feld geführt, die mindestens noch ein Jahr anhielten. In= zwischen wurden die Engländer und Amerikaner immer gefährlicher. Die **Luftverteidigung durch Jäger wurde auf einmal wichtig**, was man spät genug erkannte. Das Technische Amt und die Industrie hatten inzwi= schen nicht geschlafen. **Eine Menge neuer Dinge waren im Kommen. So hatten sich die deutschen Ingenieure seit Jahren mit der Frage des An triebs schnellfliegender Flugzeuge beschäftigt.**
General Galland eröffnete nun Späte gegenüber, dessen neue Aufgabe sei die Mitarbeit an der "Maschine von Lippisch, dieser schwanzlose Vogel mit Raketenantrieb" und über den Verlauf der Entwicklung hatte Späte alle 14 Tage bei Galland höchstselbst vorzusprechen und gegen= über anderen "kein Wort darüber zu erwähnen, es ist **alles mehr als ge heim.**" Galland weiter: "In der Militärluftfahrt wird der Krieg nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden geführt. Man muß auch mögli= chst schneller sein als der Gegner, besser steigen können, wendiger sein, stärkere Feuerkraft haben. Daher der Kampf am Boden. Nämlich in den Konstruktionsbüros, in den Fabriken, in den Planungsstäben der Luftwaffe. Deshalb dieses dauernde Verlangen nach schnelleren Flugzeu= gen, stärkeren Triebwerken, leistungsfähigeren Propellern. Deshalb der Drang die Geschwindigkeitsrekorde hochzutreiben, das Steigvermögen zu verbessern. Bis 1939 war man mit der Steigerung der Fluggeschwindig= keiten ganz gut vorangekommen. Aber mit der Me-109 und dem damit auf= gestellten Geschwindigkeits-Weltrekord war man plötzlich an eine Gren= ze der Aerodynamik gestoßen, die eine Zeitlang unpassierbar erschien. Man stellte fest, daß bei Erreichen der Schallgeschwindigkeit fast al= le bisher bekannten Gesetze der Aerodynamik und Flugmechanik auf den Kopf gestellt zu sein schienen. Und die Me-209 hatte beim Rekordflug nur rund 755 km/h erreicht. Der Propeller als Antriebsmittel brachte keine weitere Leistungssteigerung mehr auf. Wenn das Flugzeug selbst schon mit 750 km/h dahinfliegt, dann bewegen sich die Spitzen der Luft schraube mit Geschwindigkeiten, die nahe bei oder über der Schallge= schwindigkeit liegen -dann aber erzeugen die Propellerspitzen nurmehr Widerstand und keinen Vortrieb. Eine neue Art von Antrieb mußte erfun= den werden. Dies ist mit der Schaffung von Raketenmotoren gelungen. Ein solcher wird in die Me-163 eingebaut. Schon 1941 hatte Dittmar mit diesem Flugzeug in Peenemünde eine offiziell gemeßene Horizontal-Geschwindigkeit von 1003 Stundenkilometern erreicht, seine Steigfähig= keit war geradezu enorm. Und nun soll das Flugzeug so schnell wie mög= lich zu einem frontverwendungsfähigen Jagdflugzeug entwickelt werden." Späte bekam den Befehl ein Truppen-Erprobungskommando aufzustellen und zu führen, welches er noch zusammenzustellen hatte und dabei die Hilfe von Horten erfuhr. Späte sollte ebenso die Erfordernisse zwischen Flie ger und Industrie koordinieren, um optimales zu ermöglichen. Späte war von seiner neuen Aufgabe überrascht worden: in Deutschland gab es ei= nige große Flugzeugfirmen in denen Hunderttausende von Arbeitern be= schäftigt waren und in Rechlin gab es schon eine **sagenhafte** Erprobun= gsstelle der Luftwaffe und nun sollte er eine zusätzliche aus den Sand stampfen...er wußte noch nicht einmal genau wo dieses sagenhafte Peene münde lag.
Wolfgang Späte bekam drei Tage lang in Berlin ein Dienstzimmer zur Ver fügung gestellt und telefonierte in dieser Zeit allein mit Dutzenden von Berliner Dienststellen und irrsinnig vielen in Deutschland, Gal= land nannte dies "den Krieg per Telefon führen". Mit der Hilfe von Horten konnte er so die wichtigsten Kontakte knüpfen und überall vor= stellig werden, um seiner gewaltigen Aufgabe gerecht zu werden. Die neue Operation war zur GEKADOS (Geheime Kommando-Sache) erklärt worden.

Hierbei erfuhr Späte auch über den schleppenden Fortgang der Arbei= ten bei der Segelfliegerei für die Deutsche Forschungsanstalt in Darm= stadt rund um den **Nurflügler** oder Deltaflügler, solche wie die Delta III oder Delta IV.

Die ersten Arbeiten für die Me-163 hatten Lippisch, Hubert und Krae= mer bei der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug in Darmstadt vorangetrieben, dort war die Kiste quasi "geboren" worden. Ein Rake= tenflugzeug gebirt auf den Konstruktionstischen von Segelfliegern! Dann wurde die ganze Abteilung rund um Lippisch Ende 1938 von Messer= schmitt übernommen und Anfang 1939 siedelte man von Darmstadt nach Augsburg um und man nannte zunächst das Projekt stolz die "Abteilung L" der Firma Messerschmitt. In Augsburg wurde es konkret: die Me-163 sollte einen Raketenantrieb erhalten, Hersteller des Raketenmotors war die Firma Walter in Kiel. Dort baute man solche Antriebe bereits für U-Boote und Torpedos. Zusatzantriebe von Walter wurden z.B.bei der Ju 52 und anderen schweren Flugzeugen bei Überlaststarts angehängt, um damit die Startstrecke erheblich zu verkürzen...
Nach einem Jahr war bereits die Zelle der Me-163 A V4 fertig, doch es mangelte am Raketentriebwerk der "Hellmuth-Walter-Werke" (HWK) in Kiel. Was bedeutet nun V4? Jedes Flugzeug-Werk erhält von Ministerium für seine Entwicklungen jeweils bestimmte Zahlen zugewiesen. Diese Zahlen behält das Flugzeug vom ersten Zeichenstrich an bis zur letzten Ma= schine dieser Art, die das Werk verläßt. Nicht alle Entwicklungsauf= träge enden auch einmal mit einem richtigen Flugzeug. Manche werden schon nach den ersten Rechnungen und Modellversuchen ad acta gelegt. Bei anderen werden ernsthafte werkstattgerechte Zeichnungen angefer= tigt und vielleicht schon eine Attrappe gebaut. Dann sind auch sie mangels Interesse reif für den Papierkorb. Wieder andere kommen so= weit, daß sogar ein oder mehrere Versuchsmuster -V-Muster- in Auftrag gegeben werden. Ist der Versuch nicht überzeugend, dann bleibt es bei den V-Mustern. So existierten z.B.bei Messerschmitt zwei V-Muster ei= nes viermotorigen Fernbombers, genannt Me-261, die 1000-Kilo-Bomben bis nach Amerika schleppen und wieder zurückkehren könnten, aber nach= dem die zwei V-Muster gebaut worden waren, ging die Gnadensonne des Ministeriums unter -so standen die beiden Maschinen nutzlos herum.
Um den Bau einer Typenserie zu ermöglichen, mußten die V-Muster die Werkerprobung, die nachfolgende amtliche Erprobung durch die E-Stelle (Erprobungsstelle der Luftwaffe), die darauf folgende Probe durch den Auftraggeber (Reichsluftfahrt-Ministerium), Vorführung vor dem General stab und wen auch noch immer bestehen. Zwischendurch wurden sog.Null-Serien von vielleicht 20 oder 30 Exemplaren in Auftrag gegeben, um die Kinderkrankheiten des neuen Musters auszukundschaften, und um notwen= dige Änderungen vorzubereiten. Diese unvermeintlichen "bürokratischen Stufen" dienen allein der Sicherheit und praxisnahen Verwendbarkeit der einzusetzenden Fluggeräte. Zurück zur Me-163. Die Me-163 A V4 ist also das erste flugfähige Exemplar von vier Versuchsmustern, die das Ministerium genehmigt hatte. Die V1, V2 und V3 dienten zu Bruchversu= chen und sind nie geflogen. Daraufhin kam die Typenreihe Me-163 B mit größeren Rumpf für mehr Tankinhalt und einer Bewaffnung. 1940 war die Zelle der Me 163 A fertig, das Triebwerk fehlte.
Man schleppte zu Tests diesen Typ wie ein Segelflugzeug in die Luft und konnte eine Menge Flugeigenschaften bereits im Gleitflug prüfen. Und dies tat man ab 1941 schon eifrig mit der Me-163 A V4. Selbst üb= er die Segeltests herrschte strengste Geheimhaltung, die Maschine dur= fte nie länger im Freien stehen, als für Start und Landung notwendig war. Irgendein Spion könnte vielleicht über den Zaun hinweg mit einer Telekamera eine Aufnahme machen... Alle beteiligten Personen waren zu schwerer Geheimhaltung ´vergattert` worden. Die Tests wurden soweit vom Turm der Flugleitung entfernt veranstaltet, daß man die Operatio= nen nur schwer mit einem Fernglas von dort aus verfolgen konnte...

„Fliegende Untertassen enträtselt"

Kreisrundes Flugzeug mit Strahlantrieb im Stadium der praktischen Erprobung



Oben: Schematischer Querschnitt einer „Fliegenden Untertasse". Links: So würde die rotierende Scheibe im Einsatz wirken

Die Presse des In- und Auslandes berichtet laufend über die mysteriösen „Fliegenden Untertassen". Überall will man sie gesichtet haben. Ja man ging sogar so weit zu behaupten, sie seien Sendboten von anderen Gestirnen. Natürlich ist diese Erklärung völlig aus der Luft gegriffen und entbehrt jeglicher Grundlage.

Die „Fliegenden Untertassen" sind durchaus irdischen Ursprungs. Ihre Erklärung ist einfach. Sie sind eine besondere Art von Raketenflugzeugen, die nichts anderes als das derzeitige Endergebnis der Flugentwicklung verkörpern.

Bei der Konstruktion der „Fliegenden Untertassen" beschritt man den einfachsten Weg und verließ damit die traditionelle Flugzeugbauweise. Ermöglicht wurde diese Umstellung durch den Strahlantrieb.

Die Weiterentwicklung des Raketen- und Strahlantriebes führte zu vereinfachten Motorbauformen, die bei gleichem Gewicht die Leistung eines normalen Flugzeugmotors um ein Vielfaches übertreffen. Der Brennstoffverbrauch dieser Strahltriebwerke liegt hierbei noch in wirtschaftlich günstigen Grenzen.

Die Konstruktion der fliegenden Teller kann folgendermaßen erklärt werden. Wenn man eine große kreisrunde Scheibe in Rotation versetzt, so strömt die Luft in Richtung nach dem Scheibenrand ab und erzeugt über und unter der Scheibe ein Unterdruckgebiet, das sich kraftgleich aufhebt. Wird nun durch konstruktive Gestaltung dafür gesorgt, daß nur auf der Oberseite der Scheibe die Luft nach dem Scheibenrand abströmen kann, so entsteht eine Auftriebskraft ähnlich wie beim normalen Flugzeugtragflügel. Die Rotation der Scheibe wird durch am Umfang angeordnete Strahlantriebe aufrechterhalten, deren Luftzufuhr **teilweise zur Auftriebserhöhung von der Oberseite der Scheibe erfolgt. Durch Kanäle wird die Luft den einzelnen Strahlmotoren zugeführt.**

Der Start dieser Scheiben kann von einem „Karussell", wahrscheinlich aber mittels Raketenstarthilfen, vorgenommen werden. Ist die für den Strahlantrieb erforderliche Umfangsgeschwindigkeit der Scheibe erreicht, so beginnen die Strahldüsen zu arbeiten, und die Scheibe steigt senkrecht wie ein Hubschrauber empor. Ihr Vortrieb erfolgt durch ein System von Propellerstummeln, die verstellbar an ihrer Unterseite angeordnet sind und durch ihre Einstellung die Fluggeschwindigkeit bestimmen, die durch die Strahldüsen noch weiter beeinflußt werden können.

Billiger als Fernraketen

Zu welchem Zweck werden nun die „Fliegenden Untertassen" gebaut und erprobt?

Dieses jüngste Modell der US-Marinefliegerei kann leicht mit dem viel beredeten kreisrunden „Flying Saucers" verwechselt werden

Ihren Ursprung haben sie in den USA, obwohl seit langem deutsche Forscher an diesem Problem gearbeitet haben. Der Bau von Fernraketen zur Verteidigung des amerikanischen Kontinents ist noch nicht so weit fortgeschritten, daß diese den Atlantik zu überqueren vermögen. Der Einsatz der Großbomber des Typs B 36 ist Gefahren ausgesetzt durch die Weiterentwicklung der deutschen Geheimwaffen wie „Wasserfall", „Rheintochter" usw. Die Kosten für eine solche Fernrakete und einen Großbomber sind derart hoch, daß eine Verteidigung ausschließlich mit derartigen Mitteln zu kostspielig erscheint. Die Massenfertigung von „Fliegenden Untertassen", die praktisch nichts anderes als eine Weiterentwicklung der deutschen V I darstellt, ist infolge ihrer Einfachheit billig, ihr Einsatz in großen Mengen möglich.

Die „Fliegenden Untertassen" werden in verschiedenen Typen hergestellt. Es ist anzunehmen, daß die Zuladung an Sprengstoff größer als bei der V I ist. Der Aktionsradius ist abhängig von dem verfügbaren Treibstoff und dürfte ebenfalls ein mehrfaches der V I betragen. Es ist sogar denkbar, daß die „Fliegenden Untertassen" für Hin- und Rückflug mit ausreichendem Brennstoff versehen sind und nur ihr Ziel anfliegen, um ihre Last abzuwerfen, und dann zurückfliegen.

Ob die „Fliegenden Untertassen" zum Transport der Atom- oder Wasserstoffbomben vorgesehen sind, ist mehr als fraglich. Vermutlich sind sie als automatische Bomber gedacht und zur Beunruhigung des gegnerischen Hinterlandes und zur Kraftbindung von dessen Abwehrmitteln vorgesehen.

Wir wollen hoffen, daß die „Fliegenden Untertassen" nie wirklich in Erscheinung treten.

Ing. Albert Püllenberg

Quelle S.14 und oben:
Hamburger Freie Presse,
22./23.April 1950

„Fliegende Untertassen" — made in USA?

Dallas (Texas) (up) Henry J. Taylor ein bekannter amerikanischer Rundfunkkommentator, erklärte soeben über mehrere amerikanische Sender: „Es gibt wirklich fliegende Untertassen. Die Bevölkerung der USA hat jedoch keinen Grund, beunruhigt zu sein. Diese fliegenden Untertassen kommen nicht von anderen Planeten. Sie kommen auch nicht aus der Sowjetunion ... Die Antwort auf die Frage, was es mit diesen Untertassen auf sich hat, könnten ihnen die amerikanischen Luftstreitkräfte geben, sobald sie dazu bereit sind.

Vorläufig sind sie noch ein militärisches Geheimnis und ich glaube nicht, daß irgendeine andere Stelle außer den Militärbehörden berufen ist, eine richtige Antwort darüber zu geben, woher die Untertassen kommen und wohin sie gehen."

Quelle oben:
Mannheimer Morgen,
12.März 1950

Endlich, im Sommer 1941 meldeten die Walter-Leute, daß die Raketenmotoren fertig waren und man überführte die V4 von Augsburg nach Peenemünde und Messerschmitt´s berühmtester Testpilot (Rudolf Opitz) war mit von der Partie. Am 10.8.41 fand der erste "scharfe Start" mit dem Raketenflieger Me-163 statt!

Kurz zurück zu einer der renommiertesten deutschen Luftfahrtindustrie jener Zeit: die Messerschmitt-Werke in Augsburg, wo man das Reich mit militärischen und zivilen Flugzeugen versorgte. Lippisch führte die Abt.L, er war der Vater der Me-163 und hatte schon die Leitung der Abteilung "Schwanzlose Flugzeuge" bei der Darmstädter Forschungsanstalt für Segelflug inne. Auf S.36/37 des Späte-Buchs finden wir die Auflistung jener Leute aus Leitung, Projektbüro, Statikbüro, Konstruktionsbüro und der tatsächlichen Flugerprobung, die in der V-7-Legende auftauchenden Namen sind hier nicht vertreten...
1937 hatte man jenen Leuten den ersten Auftrag erteilt, eine schwanzlose Flugzeugzelle zu entwickeln. Wolfgang Späte frage in den Pionierjahren seiner Arbeit an der Me-163 einmal Dr. Ringleb ob noch andere ernstzunehmende Konstrukteure auf dem gleichen Gebiet arbeiteten. Da Ringleb zur direkten Leitung des Me-163-Programms gehörte, muß er es wissen,wenn er antwortete: **"Außer den Gebrüdern Horten, die ganz ohne behördliche Unterstützung arbeiten, sind es eigentlich nur Ausländer, darunter ein Franzose namens Fauvel."** Und die Horten´s bauten am Nurflügler...
Späte gibt zu: Die Me-163 A war zu jener Zeit das Geheimste vom Geheimen, das es in der deutschen Luftfahrt überhaupt gab.
Späte, Träger des Ritterkreuz mit Eichenlaub, unterrichtete immer wieder den Berliner Generalstab über den Fortschritt der Arbeiten rund um die Me-163, einmal sogar besuchte er zusammen mit dem General der Jagdflieger die sagenhafte WOLFSCHANZE um vor Hitler und Göring Erklärungen abzugeben und als Publikum Leute vom Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, des Wehrmachtsführungsstabs und der SS zu haben, die oberste Riege des deutschen Reichs! Hitler stellte kleine Zwischenfragen und er stellte sich dabei als aufmerksamer Zuhörer heraus. Die ganze Runde schwieg, als Späte von Strahlantrieb, Nurflügelflugzeugen und Interzeptor-Jagdflugzeugen (eben die Me-163) dozierte. Späte:"Erstaunt stellte ich fest, daß nicht nur für Hitler, sondern auch für alle anwesenden Militärs und sonstigen Würdenträger meine Ausführungen über ein wichtiges Gebiet der Luftfahrt-Entwicklung völlig neu zu sein schien. Ob Göring auch nichts davon wußte? Solche wirklich einschneidenden technischen Neuerungen mußten den füh=

renden Leuten aber doch wenigstens in ein paar Grundzügen aufgezeigt werden, fuhr es mir durch den Kopf. Wer berät eigentlich Hitler? In diesem Falle hätte Göring das tun müßen. Sollte es stimmen, was viele munkelten, daß Göring von Technik so viel verstand wie die bekannte Kuh von der Muskatnuß? Diese Gedanken gingen mir bei der anschliessenden Diskussion durch den Kopf. Sie wurden noch bestärkt, als Hitler fragte, wie denn der Mann geheißen habe, der im Jahre 1933 oder ´34 Geldmittel für seine Raketenautos erhalten habe. Himmler entsann sich, daß der Mann Valier geheißen hatte, daß er gewißermaßen ein Vorläufer von Oberth und Wernher v.Braun, den Erfindern der Peenemünder A 4, gewesen sei. Diese Entwicklungsarbeiten an den Raketen der Heeres-Versuchsstelle waren also bekannt! Die Heeresleute haben ein besseres Ohr bei Hitler."
Flieger, Flugzeuge und aeronautische Entwicklungen hatten hiernach in all ihren Formen bei der deutschen Luftwaffe einen ganz anderen Stellenwert wie bei oberen Rängen und Entscheidungsträger als zum Beispiel die direkten Raketenentwicklungen des Heeres!

Die Walter-Raketenfrage

Die Erprobungsstelle Peenemünde hatte einen Sachbearbeiter für die Walter-Raketentriebwerke zugeordnet bekommen -Hans Boye. Seit 1939 besuchte er immer wieder die Firma Walter, welche in Kiel an den verschiedensten Prototypen arbeitete und sie dort auch erprobte. Der Serienbau lief in anderen Werken, verstreut in Schleswig-Holstein und ganz Deutschland... Man war sich dort durchaus bewußt, daß die Me-163 die vom RLM erhoffte V-Waffe sei, mit der man sozusagen den Himmel wieder ´sauber` kriegen könnte. Walter hatte einen direkten Draht durch Boye nach Peenemünde, da dort **alles erprobt wird, was mit Strahlantrieb bei der Luftwaffe zu tun hat**. (Gleich neben dem Testfeld für die Me-163 befand sich eine riesige Fabrik: das Heeresversuchsgelände Peenemünde-Ost, wo unter Leitung von Oberst Dornberg die von Wernher von Braun erfundene V 2 gebaut und erprobt wurde.) Auch hier wurde immer wieder die absolute Schweigepflicht und entsprechende Geheimhaltungs-Vorkehrung betont. Auf dem Nordzipfel der Insel Usedom war man wirklich wie am Ende der Welt - hier konnte man ungestört Dinge ausprobieren, die der Öffentlichkeit noch vorenthalten werden sollten. Es war der Kreis der sagenumwitterten Figuren, von denen der Volksmund das Gerücht verbreitete, sie arbeiteten an den V-Waffen. Solche Gerüchte kamen gezielt über Partei-Kanäle unter das Volk, und leider versprach sich die gequälte Heimat mehr davon, als die Wahrheit hinter dem Gerücht halten konnte.
V-Waffen (Vergeltungs-Waffen) waren in der Tat in Peenemünde in Vorbereitung. Da gab es die V1, auch Fi 103 genannt (weil die Entwicklungsarbeit bei Fieseler in Kassel vor sich ging), eine ferngesteuerte Bombe, die durch ein einfaches Fluggestell getragen und von einem sogenannten Argusrohr angetrieben wurde, einem relativ einfachen Antriebsmittel, in welches durch eine abwechselnd sich öffnende und schließende Jalousie die zur Verbrennung notwendige Luft eintrat. In dieser Luft wird Betriebsstoff zu einer Rückstoß erzeugenden Flamme gezündet. Der Start erfolgte mittels einer Startschleuder, die mit einem Walter-Triebwerk bestückt war. Die Reichweite dieser fliegenden 1000-Kilo-Bombe war für damalige Zeit beachtlich und ihre Geschwindigkeit höher als die der meisten gegnerischen Abwehr-Jagdflugzeuge.
Gleich nebenan, in Peenemünde-Ost, bereitete man die V2 -auch A4 genannt- vor, jene viele Tonnen schwere Raketen, deren Nutzlast, ein Sprengkopf von lediglich 500 kg, über mehrere hundert Kilometer befördert werden konnte, ohne daß es eine Abwehr dagegen gab. Jede Rakete, hieß es, benötigte etwa zehn Tonnen Alkohol für ihren Start und Flug. Woher der käme? Vornehmlich Kartoffelschnaps (Wodka), den man auch trinken könnte..."Nichts beleuchtete so kraß den Irrsinn dieses Kriegsgeschehens, wie dieser Einblick in unsere Treibgstoff-Beschaffung", folgert

Späte in seinem Buch. "Selbstverständlich zählte auch die Me-163 zu den V-Waffen wie andere strahlgetriebene Flugzeuge, die alle in Peenemünde-West die zuständige Luftwaffen-Erprobungsstelle durchlaufen mußten. Hier wurden übrigens auch draht- und funkgesteuerte Gleitflugbomben mit Raketen-Antrieb erprobt. Leider wurden wir nicht nur Zeugen von geglückten Versuchen oder Demonstrationen neuartiger Waffen und Fluggeräte, sondern wir bekamen zwangsläufig auch die Rückschläge und Versager mit, ohne die kaum jemals eine Erfindung zur Anwendungsreife gelangt ist", erfahren wir weiterhin von Wolfgang Späte.
Unser Autor erlebte es selbst immer wieder, wenn ihn gute Freunde im zivilen Lebensbereich hoffnungsvoll darauf ansprachen: "Wenn erst die angekündigten V-Waffen eingesetzt werden, dann wird sich schon noch alles zum Besseren wenden..." Ihm kam dann immer das speiüble Gefühl hoch, weil er wußte, wie zweifelhaft überhaupt noch manche dieser V-Waffen waren... V-Waffen! Wer Einblick hatte, sah mit geheimen Grausen, daß von all den neuen Entwicklungen so gut wie nichts zur Verwendung bei der Truppe fertig, das heißt: frontreif, war. Egal ob in Peenemünde, Augsburg, Rechlin oder bei Flugzeugfirmen mit Sachbearbeitern und Konstrukteuren -immer war das Eingeständnis unter vorgehaltener Hand deutlich: Die versprochenen Termine konnten nirgends eingehalten werden. V-Waffen! Auch die Me-163 sollte als solche geheime "Vergeltungswaffe" auftreten und es wurden 190 Exemplare geplant. Erst im Sommer 1943 war das erste Raketentrieb eingebaut, mit dem man einen Selbststart sich auf der Me-163 erlauben konnte.
Da es noch weitere Flugzeug-Entwicklungen und Projekte mit Strahlantrieb gab, mußte Kommodore Späte mit seinen Leuten immer wieder herumreisen, um die Modelle anderer Entwickler (wie die Me 262, oder Arado Ar 234 und Heinkel He 280 z.B.) einzufliegen und zu bewerten. Späte war zeitweise mehr auf anderen Flugplätzen eingesetzt, als er selbst in Peenemünde sein konnte und er lernte bei seinen auswärtigen Missionen das Personal spezieller Projekte an anderen Werken oder Dienststellen des Reichsluftfahrt-Ministeriums kennen. Späte war schlußendlich in alle raketenstrahlgetriebenen Entwicklungen verwickelt und hatte beste Verbindungen zu Chefpiloten, Generälen, Stäben, Technikern, Entwicklern und Industriellen! Späte war an vielen Sitzungen führender Männer aus dem Bereich des Generalluftzeugmeisters anwesend und er kannte persönlich aus jenen Sitzungen Oberst Petersen (Kommandeur der E-Stellen), hauptverantwortlicher Mann für alle Erprobungsstellen des III.Reichs, der direkt Generalfeldmarschall Milch unterstellt war (und der wiederum fortlaufend Gesprächspartner von Späte und seinen Leuten war). **Alle strahlgetriebenen Projekte genoßen fortan die ganze Aufmerksamkeit** des Generalluftzeugmeisters und dem Kommandeur der E-Stellen mit denen Späte nunmehr halbmonatlich zu tun hatte.
Späte kam am 14.4.43 mit der "Creme" der deutschen Luftfahrtforschung und des deutschen Flugzeugbaus auf einer Tagung der angesehenen Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung (mit Prof.Dr.Bock an der Spitze) auf dem Flugplatz Berlin-Adlershof zusammen, wo alle renommierten Professoren und Dozenten der verschiedensten Forschungsanstalten und Akademien, Aerodynamischen Instituten, Technischen Hochschulen und Versuchsanstalten anwesend waren (dazu gehörten selbstverständlich alle Chefkonstrukteure der deutschen Flugzeug-Industrie). Allein das RLM war hierbei mit 15 Mann vertreten, wobei auch Fliegeroberstabsingenieur Antz (RLM-Sachbearbeiter der Me-163) anwesend war und als der spiritus rector dieser Veranstaltung anzusehen war, natürlich war auch der komplette Führungsstab der Luftwaffe da und die Verantwortlichen der E-Stellen. Anlaß der Mammutsitzung war die von Lippisch aufgebrachte Diskussion, ob es überhaupt nötig sei die Schwanzlosen-Projekte noch voranzutreiben!!! Hierbei kamen auch die Gebrüder Dr.Reimar Horten und Hauptmann Walter Horten in zwei ausführlichen Vorträgen zu Wort. Unter Feuer kamen die beiden als ein Pilot ihren Typen vorwarf, das sie gänz=

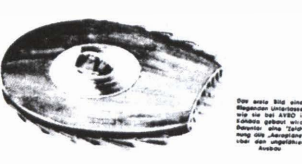
lich unzureichende Stabilitäts-Eigenschaften aufwiesen. Wie auch im=mer, das RLM entschloß mit der Me-163 einzig und zum letzten Mal ein schwanzloses Projekt in Entwicklung gegeben zu haben...
Späte: "Unsere Luftkriegsführung setzte große Hoffnungen darauf, daß wir mit Hilfe der neu entwickelten strahlgetriebenen Flugzeuge in ab=sehbarer Zeit wieder die Luftherrschaft über Deutschland fest in die Hand bekämen. Um Gotteswillen, durchfuhr es mich, wenn sich diese Hoffnung auf die Me-163 gründet, dann steht sie vorläufig noch auf schwachen Beinen...!"
Parallel zur Me-163 trieb man vom RLM vorangetrieben die Me-262 in Produktion, welcher man gegen Jahresende 1943/44 alle mögliche För=derung zuteil werden ließ.
(Am Rande wird erwähnt, das ein ideenreicher Konstrukteur namens Kau=ba von den Skoda-Werken nebenher ein schwanzloses Flugzeug gebaut hat=te. Drei Versionen hatte er gleich produziert, aber diese besaßen dur=chweg die Charakteristik von Nurflüglern.)
Und wie reagierte die Bevölkerung auf den Flugbetrieb mit dem neuar=tigen Fluggerät? Dort nannte man die Me-163 einfach nur MOTTEN, sie konnten nur die schwanzlosen Me-163-Dreiecke am Himmel sehen.
Mit dem Serienbau der Triebwerke haperte es natürlich gewaltig. Sel=bst wenn die Zellen der Einsatzmaschinen nach neuestem Stand umgerü=stet worden wären -es fehlten einfach die Triebwerke von Walter. Und nicht nur das, im ganzen Reichsgebiet fehlte es an Treibstoff hier=für. Vom Nachschubamt kam kurz und bündig immer wieder die Mittei=lung: Mit Treibstoff ist nicht zu rechnen! Der Grund: Im Produktions=werk Höllriegelskreuth wird gerade soviel produziert, wie für Prüf=läufe im Kieler Werk erforderlich ist. Zum weiteren gäbe es bei der Truppe noch keinen dafür geeigneten Spezialtankwagen! Die Me-163 hat=te leider nicht den Dringlichkeitsgrad wie U-Boote, Panzer oder Flak. Ein weiteres Personalproblem: Görings Anordnung von den technischen Führungsstellen die "frontbewähten Soldaten" für den Fronteinsatz ab=zuziehen.

Auf der Zugspitze

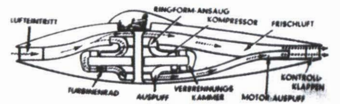
Der Einsatz und die Operation in der Me-163 brachte besondere flug=medizinische Erfordernisse mit sich. Der Einsatz in 12.000 m Höhe erfordert außergewöhnliche Leistungen körperlicher Natur von den Pi=loten. Oie ursprünglich geplante Druckkabine für die Me-163 war ein frommer Wunsch geblieben und Stabsarzt d.R.Dr.Erich Dunker empfahl ein sogenanntes höhenphysiologisches Training. Dieses Training be=stand im Grunde nur darin, daß die Me-163-Piloten strikt 3-4 Wochen lang in einer Höhe von 3000 m kaserniert werden sollten. Und so re=quirierte die Luftwaffe sämtliche Quartiere des Restaurationsbetrie=bes des Schneefernerhauses auf dem Zugspitzplatt. Das damals beste Mittel zur Anpaßung des menschlichen Körpers an große Flughöhen war der Aufenthalt in Zugspitzhöhe. Späte führt 27 Flugzeugführer auf, die während des Kriegs einen solchen "Lehrgang" mitmachten und er li=st die Namen jener Personen auf S.218 seines Werks auf.
Seit zwei Jahren nun gab es die Stelle "Erprobungs-Kommando 16" in Peenemünde und aus den Prototypen war noch kein brauchbares Serien=flugzeug geworden. Viel zu spät wurden größere Stückzahlen der Me-163 einsatzfertig gestellt. Späte kam viel herum, so auch im Dezem=ber 1944 zum Luftwaffen-Fliegerhorst Brandis, 20 km ostwärts von Leip=zig, wo er das Kommando über das Jagd-Geschwader 400 (bestehend aus Me-163-Maschinen) übernahm. Doch inzwischen war auch das Unheil über die Treibstoff-Fabrik hereingebrochen und diese war ausgebombt worden. Späte kam dann nach Sprottau, Brief, später Udetfeld und zuletzt nach Esperstädt. Überall fiel die Me-163 mit ihrem "kilometerweit hörba=ren Dröhnen der Walter-Triebwerke" auf, obwohl General Ritter von Greim einmal Späte´s Zug die "Retter des Vaterlandes" nannte, war der Glaube

Das geheimnisvolle „Projekt Y"

„Projekt Y" – hinter dieser anspruchslosen Bezeichnung verbirgt sich eine große Überraschung für die Welt: die erste fliegende Untertasse! Rund 2900 km wird sie in der Stunde zurücklegen und aufwärts, vorwärts, seitwärts und rückwärts fliegen können. Die Firma, in deren Konstruktionshallen sie langsam Gestalt annimmt, ist die Avro (A.V. Rae Ltd.) in Kanada, die sie für die amerikanische Luftwaffe baut.



Das erste Bild einer fliegenden Untertasse, wie sie bei AVRO in Kanada gebaut wird. Darunter eine Zeichnung aus „Aeroplane" über den ungefähren Ausbau



Dieses Bild erschien im FLIEGER vom Juni 1953 und zeigte das, was heute in England als Neuestes beschrieben wird.

Lord Mantgamery soll die „fliegende Untertasse" gesehen haben. Als er vor kurzem die kanadische Firma besuchte, wurde er in einen „Geheimraum" geführt, und als er wieder herauskam, hörte man ihn sagen: „Ich kann es einfach nicht glauben."
Die Verantwortung für die technische Seite des Projekts trägt James C. Flayd, der aus Manchester in Großbritannien stammt, heute ober kanadischer Staatsbürger und Vizepräsident der „Avro" ist, einer Schwesterfirma der Avro in Manchester.
Mit einigen leitenden Angestellten und Technikern kam Mr. Floyd vor kurzem nach Manchester. In London gab er mir ein Interview – und ich fand zum erstenmal aus berufenem Mund die Annahme bestätigt, daß es tatsächlich ein „Projekt Y" gibt.
Mr. Floyd weigerte sich zwar, nähere Fragen über dieses Projekt zu beantworten und über die Unterredungen zu sprechen, die er in Monchester gehabt hat. Aber er ließ mich doch wissen, daß Avra in Monchester ihrem kanadischen Partner technische Informationen über Flüge mit hoher Geschwindigkeit und neue Flugzeugtypen gegeben hat.
Die fliegende Untertasse – soviel konnte ich aus dem Gesagten schließen – wird sich während des Fluges nicht drehen. Fast 200 Düsen rund um den Rand saugen Luft über der Oberfläche der Untertasse ab, bis der Luftdruck aberhalb des kleinen Flugkörpers niedriger ist als unterhalb. In diesem Moment steigt die Untertasse auf.
Will der Pilot an Höhe verlieren, drosselt er alle Düsen bis auf die, die in der entgegengesetzten Richtung liegen, in die er fliegen will. Auf diese Weise kann er in jede beliebige Richtung fliegen – seitwärts, rückwärts usw. –, und immer, wenn er die Richtung ändert, dreht sich seine Flugkanzel – eine durchsichtige Kuppel in der Mitte der Untertasse – sofort in die Richtung, die er ansteuert.
Die Untertasse wird vielleicht nicht völlig rund, sondern ein wenig hufeisenförmig sein. Man nimmt an, daß sie 12 m im Durchmesser mißt. Der Motor liegt – so läßt sich weiter erraten – in der Mitte des Flugkörpers und ist so konstruiert, daß er langsam rotiert, um der Untertasse durch die Kreiselbewegung Stabilität zu geben.

Jes Odam

Der Flieger Heft 1/1959

UFO-Forschung nüchtern vom Flugzeugkonstrukteur betrachtet

In dem Buch von G. Adamski „Fliegende Untertossen landen" wird zwischen den Seiten 64–65 ein Foto gezeigt, das ein zigarrenförmiges Raumschiff darstellt, das am 1. Mai 1952, 7.58 Uhr morgens, aufgenommen wurde. In dem Kommentor zu diesem Bild heißt es unter anderem: „Man beachte das Fehlen jeglicher Stromlinie; solche Albernheiten sind im Weltraum unnötig." Dieser „Albernheit" ging der Verfasser dieser Zeilen nach, indem er die Umrisse dieses fotografierten Raumschiffes herauszeichnete und den angenähert besten bis heute gebauten Stromlinienkörper, die Umrisse des immer nach erfolgreichsten Luftschiffes, dem LZ 127 „Graf Zeppelin", im selben maßstäblichen Verhältnis darüberzeichnete. Das Ergebnis war verblüffend! (Siehe Abb. 1.) Die günstige Form des LZ 127, d. h. das Verhältnis Durchmesser zur Gesamtlänge, liegt bei 1:7, die des aufgenommenen Raumschiffes jedoch bei 1:6,4, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß

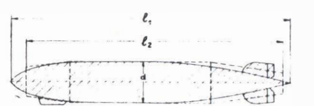


Abb. 1

die Spitzen des zigarrenförmigen Raumschiffes vorn und hinten abgeschnitten sind, wie man dies bei irdischen Düsenflugzeugen mit Rumpfansaugung ebenfalls vorfindet. Daß diese angenähert beste Stromlinienform bei dem fotografierten Raumschiff mit baulich einfachsten Mitteln, mit geraden Umrißlinien erzielt worden ist, war ebenfalls überraschend. Diese Bauart mit geraden Flächen ergibt für die Beplankung in Metoll eine wesentliche Vereinfachung, die Verwendung gleicher Mittelspanten eine wesentlich billigere Konstruktion wie die Form des „Graf Zeppelin" zum Beispiel, bei dem jeder Spant wieder anders im Durchmesser ist. Auch aus Gründen der Reparaturmöglichkeit bietet diese Bauart große Vorteile, d. h. leichte Austauschmöglichkeit unter Verwendung gleicher Spanten. Als Ergebnis kann somit zu dem aufgenommenen Raumschiff gesagt werden, daß dasselbe auch für irdische Luftschichten einen Luftwiderstand haben dürfte, der dem eines Luftschiffes gleichzusetzen ist, ja wenn nicht noch besser, zumal selbst Seitensteuer, Höhensteuer sowie die Führerkabine als widerstanderzeugende Außenkörper weggelassen worden sind. In aerodynamischer Beziehung können wir von der Aufnahme immerhin einiges lernen! Diese Erkenntnis könnte als ein Beweis dafür angesehen werden, daß die vorliegende Aufnahme echt sein muß und nicht gestellt worden ist. Herr Adamski hat sich, als Nichtfachmann, somit geirrt, was ihm jedoch nicht allzusehr angekreidet werden sollte und nur für ihn spricht!

Raumschiffsteuerung durch Düsen!

Eine weitere Überraschung erlebte der Verfasser, als er mit Lupe und Lineal die Unebenheiten des Raumschiffatos genauer untersuchte und etwas übertrieben herauszeichnete. So entstand die Abb. 2. Sie beweist, daß das Raumschiff nur mit Hilfe von Düsen gesteuert wird! Diese Düsen sind im Weltraum wie in der Atmasphäre wirksam! In Luftschichten dient die abgeschnittene Spitze als Hauptansaugung (a), das heißt, der Sauerstoff der Luft wird zur Verbrennung mit herangezogen. Die Hauptmasse der Auspuffgase dürfte bei (b) das Raumschiff wieder verlassen. Eine weitere Hauptdüse (c) befindet sich genau in der Mitte des Schiffes und weist noch unten. Diese Düse erzeugt den Auftrieb (A) entgegengesetzt dem Gewicht (G). Dieser Fall tritt ein bei horizontaler Fluglage. Die Schubkraft geht hierbei genau durch den Schwerpunkt des Raumschiffes (S) durch. Durch die Düsenanordnung konnte derselbe genau festgelegtwerden.

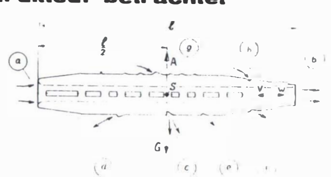


Abb. 2

Die zentrale Schwerpunktlage läßt auf eine große Wendigkeit schließen, die immer wieder beobachtet wurde. Die Düsen (d) und (e) dienen ebenfalls dem senkrechten Aufstieg oder Schwebeflug, während die Düsen (g) die Luft von oben her absaugen Steuerdüsen sind (h) und (f), mit deren Hilfe Momente um den Schwerpunkt des Raumschiffes erzeugt werden können, d. h. sie entsprechen dem Höhen- und Tiefenruder.
Die eingezeichnete Fensteranordnung läßt auf die Lage der Innenspanten schließen und zeigt, daß in der Mitte des Raumschiffes, in der die größte Biegebeanspruchung stattfindet, nur kleine Fenster vorgesehen sind. Hier liegen die Spanten dichter zumal die Düsen selbst eine Schwächung der Festigkeit mit sich bringen. Das größte Fenster liegt am Bug und gewährt einwandfreie Sicht nach vorne Man muß sich die Kabinen im Außenring hierbei vorstellen. Das Heck hat keine Fenster und laßt vermuten, daß hier die eigentlichen Antriebsaggregate untergebracht sind. Daß bei uns im Flugzeugbau eine ähnliche Entwicklung in bezug auf Rückverlegung der Antriebsaggregate stattfinden wird, beweist die Konstruktion der RW-3 sowie Frankreichs sensationelles Düsenverkehrsflugzeug „Caravelle"
Haben wir ähnliche Konstruktionen auf unserer Erde schon in Vorbereitung?

Ing. H. Lemmerzahl

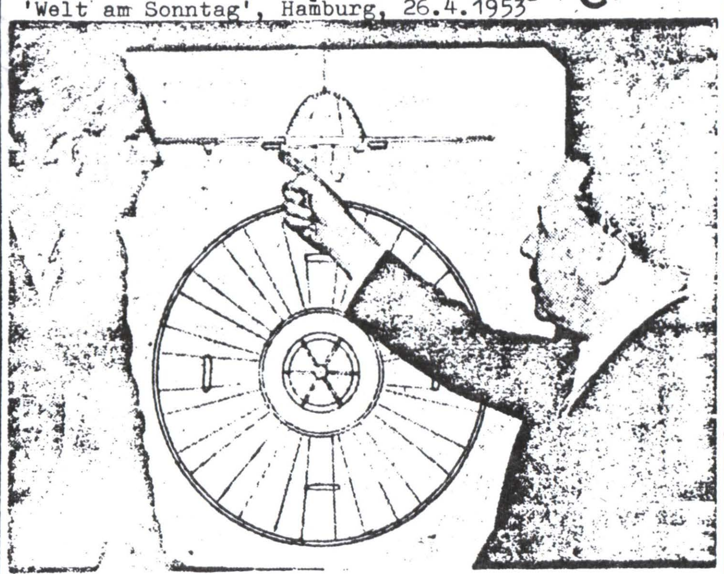
Der Flieger Heft 9 1959

--- Selbst ernsthafte Flugzeitschriften beschäftigten sich mit dem Geheim=nis der UFOs. Dies sorgte sicherlich mit dafür, daß die ganze Angele=genheit eine überlegenswerte Note bekam und zahlreiche Denker und Tüf=ftler sich an den Gedanken gewöhnen konnten, irdische Untertassen sei=en machbar. So tat sich ein neues Betätigungsfeld für Hobby-Erfinder und spinnerte Einzelforscher auf. Man braucht nicht extra zu erwähnen, daß solche Hirnblähungen,wie oben gezeigt, niemals Wirklichkeit wurden.

Erste „Flugscheibe“ flog 1945 in Prag

— enthüllt Speers Beauftragter

'Welt am Sonntag', Hamburg, 26.4.1953



OBERINGENIEUR GEORG KLEIN (RECHTS) ERKLÄRT UNSEREM MITARBEITER Dr. WERNER KELLER (LINKS) DIE KONSTRUKTIONSSKIZZE DER „FLUGSCHEIBE“ VON 1945. Foto: Wolf

Interview unseres wissenschaftlichen Mitarbeiters
Dr. WERNER KELLER mit Oberingenieur GEORG KLEIN

Die Nachrichten aus Kanada beweisen, daß es sich bei den „fliegenden Untertassen“ nicht um Phantasieprodukte handelt. Wie hier bekannt wird, hat diese Entwicklung im Flugwesen während des letzten Krieges auch schon in Deutschland eingesetzt. Die „WELT am SONNTAG“ stellt ihren Lesern den deutschen Experten vor, der als Augenzeuge den ersten Start einer bemannten Flugscheibe erlebt hat. Es ist Herr Oberingenieur Georg Klein, ehemaliger Sonderbeauftragter des Reichsministeriums Speer.

Frage: Hat nach Ihrer Ansicht durch den jetzt gemeldeten Bau „fliegender Untertassen“ eine neue flugtechnische Entwicklung begonnen?

Oberingenieur KLEIN: Für den Fachmann handelt es sich hierbei keineswegs um eine ganz neue Entwicklung. Konstruktionen dieser Art wurden während des letzten Krieges zumindest auch in Deutschland bereits als Versuchsmuster entwickelt. Ich selbst war am 14. Februar 1945 in Prag Augenzeuge des ersten Starts einer bemannten Flugscheibe. Diese Versuchsmaschine erreichte im Steigflug eine Höhe von 12 400 m innerhalb von drei Minuten und entwickelte im Geradeausflug eine Spitzengeschwindigkeit von 2200 km in der Stunde. Bei diesem ersten Probeflug wurde also nahezu die doppelte Schallgeschwindigkeit erreicht. Das mag erstaunlich klingen; praktisch lassen sich aber mit diesem Scheibentyp auf Grund seiner geradezu idealen aerodynamischen Form sogar Geschwindigkeiten von 4000 km/st und mehr erzielen.

Frage: Solche hohen Geschwindigkeiten bringen doch sicherlich fast unlösbare technische Schwierigkeiten mit sich?

Oberingenieur KLEIN: Die enormen Geschwindigkeiten erfordern besondere Metall-Legierungen, die bisher im Flugzeugbau verwendeten Metalle würden bei der dabei entstehenden Hitzeentwicklung schmelzen. Eine solche Legierung lag vor.

Fortsetzung Seite 14

Erste „Flugscheibe“ flog bereits 1945 in Prag

Fortsetzung von Seite 1

Der Start in Prag war das Ergebnis einer Forschungs- und Entwicklungsarbeit, die, 1941 begonnen, Millionenbeträge verschlang. Gegen Ende 1944 waren drei verschiedene Konstruktionen fertiggestellt. Man hatte zwei grundsätzlich verschiedene Wege eingeschlagen. Den einen Typ hatte der bekannte V-Waffen-Konstrukteur Mithe entwickelt, er bestand aus einer diskusähnlichen, nicht rotierenden Scheibe von 42 Metern Durchmesser. Im Gegensatz dazu drehte sich bei den Konstruktionen von Habermohl und Schriever ein breitflächiger Ring um eine feststehende, kugelförmige Pilotenkabine. Dieser Ring war durch verstellbare Flügelblätter mehrfach unterteilt und ermöglichte damit senkrechten Start und ebensolche Landung.

Frage: Was wurde aus den damals fertiggestellten Versuchsmaschinen und ihren Konstrukteuren?

Obering. KLEIN: In Prag wurden die bereits erprobte Scheibe und die noch in Bau befindlichen Maschinen einschließlich aller Konstruktionspläne kurz vor dem Einmarsch der Sowjets von uns zerstört. In Breslau jedoch fielen ein Versuchsmuster von Miethe sowie die engsten Mitarbeiter des Konstrukteurs in die Hände der Russen. Von Habermohl und seinen beiden Mitarbeitern fehlt seit der Besetzung Prags jede Spur. Der Einflieger und Konstrukteur Schriever, der zuletzt bei Bremen lebte, ist vor wenigen Wochen verstorben. Miethe, der im letzten Augenblick Breslau mit einer Me 163 verließ und sich zeitweilig in Frankreich befand, ist, wie mir bekannt wurde, heute in den USA tätig.

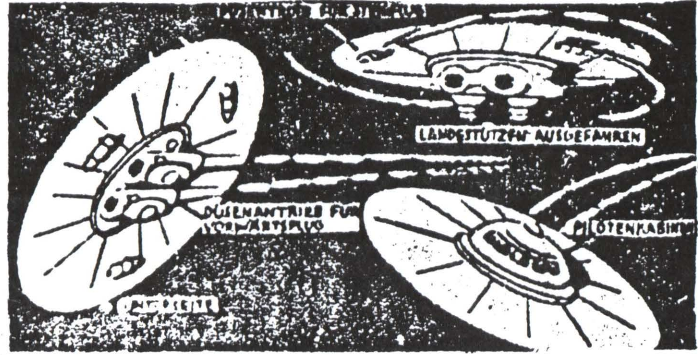
Frage: Sind Sie auf Grund Ihrer Erfahrungen der Ansicht, daß die Flugscheiben die Luftfahrtentwicklung entscheidend beeinflussen werden?

Obering. KLEIN: Angesichts der ungeheuren Geschwindigkeiten, die mit diesen Typen erreicht werden, kann man sich vorstellen, daß sie für Düsenverkehrsmaschinen eine große Konkurrenz darstellen könnten. Selbstverständlich wäre es technisch ohne weiteres möglich, „fliegende Untertassen“ zu bauen, die in der Lage wären, 30 bis 40 Passagiere aufzunehmen. Bei einer Stundengeschwindigkeit von 4000 km würde ein Flug von Hamburg nach New York nur etwa 90 Minuten dauern. Eine solche Konstruktion ist jedoch völlig unrentabel, da die Scheibe dann zu große Baumaße voraussetzt. Dieser Auffassung ist auch der mir bekannte italienische Konstrukteur Prof. Giuseppe Beluzzo.

Die bei dem Bau der „fliegenden Untertassen“ gewonnenen Erfahrungen eröffnen jedoch auf dem Gebiet der Kleinstflugzeuge hervorragende Möglichkeiten.

In den USA hat man bereits damit begonnen, Hubschrauber als „Lufttaxi“ einzusetzen. Es ist das Ziel großer Werke wie Sikorski und Hiller, Kleinsthubschrauber zum „fliegenden Auto“ für jedermann werden zu lassen. Einem Hubschrauber gegenüber besitzt aber die „fliegende Scheibe“ erhebliche Vorteile. Es lassen sich mit ihr bedeutend größere Geschwindigkeiten erreichen. Als entscheidendes Moment kommt außerdem eine größere Flugsicherheit hinzu. Die Pläne für ein solches Scheibenteil sind ausgearbeitet.

Dafür, daß auch der Osten nicht untätig geblieben ist, dürften meines Erachtens die letzten amerikanischen Meldungen aus Korea sprechen. Dort wurden von den UNO-Streitkräften erst vor wenigen Tagen mehrere „fliegende Scheiben“ eingehend beobachtet.



SKIZZE DER PRAGER „FLUGSCHEIBE“

Zeichnung: Koblet

daran ziemlich geschwunden. Im März ´45 befand sich Späte im Einsatz auf dem großen Verkehrsflughafen Prag-Rusin, wo man in den letzten Kriegstagen mit dem Jagdgeschwader 7 und dem turbinengetriebenen Wundervogel Me 262 das Gefecht führte.

Herr Wolfgang Späte berichtete hier über den streng geheimen Vogel Me-163 und führt uns aus dem Luftkampf in eine "Geheime Kommandosache" ein, die eine Vergeltungs-Waffe zum Kern hatte. Späte ist ein ausgezeichneter Kenner der luftfahrttechnischen Möglichkeiten seiner Zeit und für unser Anliegen ein äußerst glaubwürdiger Zeitzeuge für die historische Frage nach den "Wunderwaffen" und auch zur Problemstellung V-7 (oder eben deutsche Flugscheibe). So stellte ich ihm persönlich verschiedene Fragen hinsichtlich der "Fliegenden Untertassen". Aus seiner Antwort vom 9.9.1988 darf ich zitieren:

> **"Fliegende Untertassen" als ehemalige deutsche Geheimwaffe hat es nicht gegeben. Darauf können Sie sich verlassen. Es hat Projekte gegeben für einen sogenannten Ringflügel, der ist nach dem Krieg auch in Frankreich verwirklicht worden, hat sich aber nicht bewährt.**
> **Wenn Sie mein Buch "Der streng geheime Vogel Me 163" lesen, werden Sie erkennen, daß ich von 1942 bis 1945 in die geheimsten deutschen Unterlagen des Fliegertums Einblick hatte: Es gab da keine Fliegende Untertassen.**

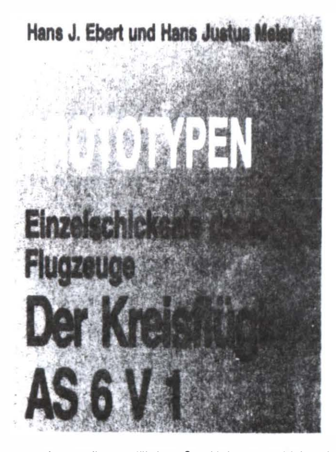
Ich bat Herrn Späte darum beim nächsten Treffen des Traditionsverbandes des J.G.400 die alten Kollegen nach Informationen über "Fliegende Untertassen" zu befragen. Am 12.11.1988 kam die Antwort:

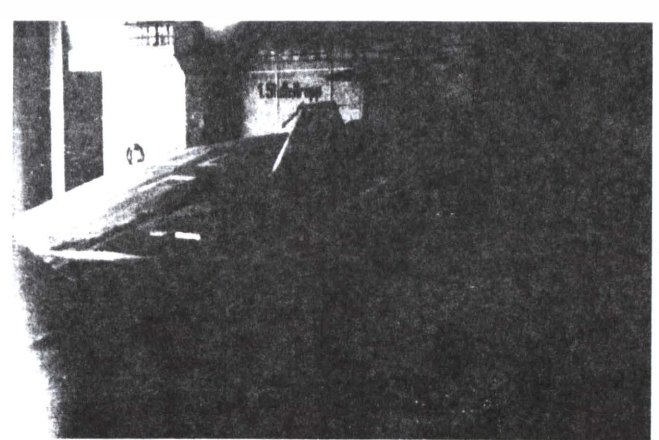
> **Ihre an mich direkt gerichtete Anfrage vom 11.9.88 wegen Untertassen habe ich beim Jahrestreffen des ehemaligen JG 400 bekannt gegeben. Keiner wußte das Geringste dazu zu sagen.**
>
> **Sie kennen mich aus einer vorangegangenen Korrespondenz. Und wenn Sie in der Zwischenzeit mein Buch "Der streng geheime Vogel Me-163" gelesen haben, wissen Sie auch, daß ich Anfang 1945 auf dem Fliegerhorst Brandis bei Leipzig war. Dort sah ich in einer kleinen Halle ein Flugzeug stehen, das nahezu kreisrunde Umrißform hatte, also etwa das darstellte, was Sie mit Diskusform bezeichnen. Der Antrieb wurde durch einen kleinen Motor mit Druckluftschraube bewirkt. Es war -soviel ich mich entsinnen kann- bei der Akaflieg Prag (der akademischen Fliegergruppe an der Universität Prag) gebaut worden. Man hatte es nach Brandis geholt, weil hier Ingenieure und Testpiloten waren, die mit schwanzlosen Flugzeugen umzugehen verstanden.**
> **Alle Fachleute waren sich einig, daß das Ding nicht fliegen konnte. Es war in Prag angeblich auch nicht möglich gewesen, das Vehikel in die Luft zu bekommen, weil falsche Schwerpunktlage, extreme Druckpunktwanderung und mangelnde Ruderwirkung nicht einmal einen kurzen Luftsprung möglich werden ließen.**
> **Eines Tages lag nur noch ein Totalbruch von diesem Versuchsgerät am Platzrand von Brandis. Ein ganz mutiger Pilot hatte noch mal einen Startversuch gemacht. Dabei war es im Start zu Bruch gegangen. Ob der Pilot dabei verletzt oder gar getötet wurde, weiß ich nicht.**

Obige Zeilen sind somit ein deutlicher Hinweis, daß die CSSR wohl in ihrer akademischen Fliegergruppe mit einem Flugzeug mit kreisrunder Umrißform experimentierten, dies aber zu einem Reinfall (Crash) führte und weitere Experimente unmöglich wurden. Über den sogenannten AS 6 V 1-Kreisflügler findet nachfolgend eine Dokumentation aus LUFTFAHRT-

international, Heft 4/1980: "Exklusiv: AS 6 V1 - die Geschichte eines Geisterflugzeugs",(jene Fachzeitschrift erschien seinerzeits beim Verlag E.S.Mittler & Sohn, 4900 Herford und 5300 Bonn 1.), statt.
Im nächsten CR setze ich die Berichterstattung über meine Suche nach der Wahrheit zur V-7-Legende fort und werde überraschende Erkenntnisse vorlegen können...







In der fast zweihundertjährigen Geschichte der Luftfahrt gibt es Flugzeugtypen, von denen weder Abbildungen noch Dokumente existieren, obwohl sie gebaut und geflogen worden sind. Und es gibt Typen, von denen ein, zwei Bilder vorhanden sind, weitere Angaben aber fehlen. Eine solche Abbildung, die ein Flugzeug mit kreisförmiger Tragfläche zeigt, wird seit über 25 Jahren in regelmäßigen Abständen in aus- und inländischen Luftfahrt-Zeitschriften publiziert, ohne daß zur Geschichte dieses Flugzeugtyps viel bekannt gewoden ist. Hier ist nun erstmals die – fast komplette – Story dieses Flugzeugs, das nie in die Luft kam.

Dieses über lange Zeit einzige Foto der AS 6 V 1 wurde seit Mitte der fünfziger Jahre wiederholt in in- und ausländischen Zeitschriften abgebildet, ohne daß die Geschichte des Flugzeugs geklärt werden konnte. Es zeigt die Maschine in einem Hangar auf dem Flugplatz in Brandis bei Leipzig im Jahre 1944.
Foto: Walter Zucker

Diese eingangs erwähnte Abbildung, ein unter nicht optimalen Bedingungen entstandenes Foto, zeigt ein Flugzeug mit kreisförmiger Tragfläche in deutschen Luftwaffen-Farben des Zweiten Weltkrieges. Dieser »fliegende Bierdeckel«, wie er damals genannt wurde, macht daher auf den ersten Blick einen ziemlich martialischen Eindruck, der durch die Me-109-ähnliche Kabinenhaube noch verstärkt wird. Das Vorhandensein einer hölzernen Luftschraube und eines offenbar festen Fahrwerks mit Sporn läßt aber ahnen, daß diese Maschine kaum als Gegenspieler für Mustangs, Spitfires und Thunderbolts gedacht gewesen sein konnte, obwohl der Konstrukteur des seltsamen Flugzeugs ursprünglich eine militärische Verwendung (zumindest der aus diesem Prototyp zu entwickelnden Nachfolger) vorgesehen hatte.

Die Geschichte dieser Flugscheibe begann recht harmlos, als sich der Landwirt Arthur Sack aus Machern bei Leipzig mit seinem Hobby, der Modellfliegerei, Ende der dreißiger Jahre entschloß, die nicht mehr ganz neue Idee des Kreisflügels aufzugreifen und sie zunächst in Modellform zu verwirklichen. Was Arthur Sack letztlich dazu angeregt hat, wissen wir nicht, doch Vorbilder gab es genügend. Etwa der Diskus, die profilierte Wurfscheibe, die seit dem klassischen Altertum bekannt ist, oder die seit Jahrhunderten wiederkehrenden Berichte über »fliegende Scheiben« – bis heute werden diese Himmelserscheinungen als UFOs (Unidentified Flying Objects) regelmäßig in der Tagespresse abgehandelt. Sie zählen aber nach wie vor nicht zu den Themen der Luftfahrttechnik, denn die Theorie, daß es sich bei diesen Erscheinungen zum größten Teil um atmosphärisch bedingte Naturphänomene handelt, gewinnt immer mehr an Boden.

Möglicherweise haben Diskus wie UFOs immer wieder dazu angeregt, ähnlich geformte, bemannte Fluggeräte zu bauen. In Deutschland experimentierte bereits im 19. Jahrhundert der heute vergessene Mathematiker und Flugtheoretiker August Wilhelm Zachariae mit Kreisflächen-Modellen.

Um 1911 entstand in England von Lee-Richards ein Flugzeug mit Kreisring-Flügel, das eine Geschwindigkeit von 130 km/h und eine Landegeschwindigkeit von rund 35 km/h erreicht haben soll. Für den erst beginnenden Flugzeugbau wären das phantastische Leistungen gewesen.

Anfangs der dreißiger Jahre entstand in den USA ein »Circle Plane« mit kreisrunder Tragfläche, die mittels Baldachinstreben auf einen herkömmlichen Flugzeugrumpf gesetzt war. Das Flugzeug soll sehr gute Kurzlandeeigenschaften gehabt haben.

Wissenschaftlicher ging der Amerikaner H. Zimmermann vor, als er 1932 Windkanalversuche an Flügeln extrem kleiner Streckung durchführte, deren im »Technical Report 431« der NACA (heute NASA) veröffentlichten Ergebnisse einiges Aufsehen erregten, zu einem Patent (USA 2.108.093) führten und später in der »Chance Vought 173« (Erstflug 1942) praktische Anwendung fanden.

In Deutschland war es kein Geringerer als Dr. Alexander Lippisch, der seit Anfang 1939 bei Messerschmitt in Augsburg seinen Delta-Raketenjäger Me 163 zur Serienreife entwickelte und im Zuge dieser Arbeiten den Kreisflügel 1940/41 im Windkanal der AVA in Göttingen untersuchen ließ, ohne zu spektakulären Ergebnissen zu gelangen.

Die genannten Prototypen und Projekte blieben jedoch Ausnahmen im Flugzeugbau. Flugzeuge mit Kreisflächen sind so selten, daß sie in luftfahrttechnischen Nachschlagewerken praktisch nicht erwähnt werden. Zu viele Nachteile sprechen gegen die Verwendung dieser Art von Tragfläche. Einmal ist die Struktur des Flugzeugs und damit die Bauweise recht aufwendig. Dazu kommt, daß die Kreisfläche aerodynamisch – ohne die Zuhilfenahme eines komplizierten Systems auftrieberzeugender Hilfsmittel – keine Vorteile gegenüber den herkömmlichen Flächenflugzeugen bietet.

Dieses zweite erhaltene Foto wurde erstmals 1977 veröffentlicht. Es zeigt Änderungen an dem Flugzeug, verglichen mit der ersten Aufnahme. Das Foto durfte im Herbst 1944 in Brandis entstanden sein.
Foto: Wolfgang Späte

Udet war beeindruckt

Um auf die Arbeiten Arthur Sacks zurückzukommen: er begann mit der Verwirklichung seiner Idee um 1938/39. Als er sein Modell 1939 vorführte, kam ihm der glückliche Zufall zur Hilfe, daß der Generalluftzeugmeister anwesend war. Udet war von der Idee einer militärisch eingesetzten Flugscheibe, die praktisch ungehindert durch die damals für Objektschutz verwendeten Ballonsperren zu fliegen versprach, so beeindruckt, daß er Sack den Weg zu weiteren Versuchen zumindest erleichterte.

Die Vorführung des Modells fand anläßlich des »ersten Reichswettbewerbes für Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren« am 27. und 28. Juli 1939 in Leipzig-Mockau statt. Den Teilnehmern war die Aufgabe gestellt worden, mit möglichst einfachen Lenkvorrichtungen einen Zielflug mit Rückkehr zum Startplatz durchzuführen. Der Wettbewerb wurde in aller Stille unter Ausschluß der Öffentlichkeit durchgeführt. Das sollte sich alsbald als ein sehr weiser Entschluß erweisen, denn dieser erste Versuch, auf dem Weg über den Modellflug zu einem taktisch einsetzbaren Mini-Aufklärer zu kommen, erwies sich als völliger Fehlschlag. Die Mehrzahl der Modelle war mit sogenannten Selbststeuergeräten ausgerüstet, die bei laufendem Motor nicht funktionierten. Auch die Motoren zeigten sich von ihrer schlechtesten Seite. Das einzig wirklich fernlenkbare Modell von Sinn ging beim Start zu Bruch, und das mit einer Dampfturbine ausgerüstete Modell von Scholl verbrannte beim Anheizen. Ein Fiasko auf der ganzen Linie.

Auch Sack hatte mit seinem »fliegenden Bierdeckel« Schwierigkeiten. Sein außer Konkurrenz startendes Modell vermochte trotz mehrerer Startversuche nicht vom Boden freizukommen und mußte schließlich von seinem Erbauer von Hand in die Luft gebracht werden. Der mehrere Minuten währende Kraftflug brachte das infolge falscher Trimmung stark pumpende, ansonsten aber stabil fliegende Modell auf eine Höhe von einigen hundert Meter. Der anschließende Gleitflug verdient die Bezeichnung kaum, denn das Modell kam, wie ein »Klavier bei schwacher Thermik«, im Nu wieder herunter. Aber das waren an sich belanglose Mängel, die Sack nach dem Wettbewerb im Verlauf weiterer Flüge schnell ausgemerzt haben dürfte.

Der Durchmesser des Kreisflügels betrug 1250 mm, das Fluggewicht etwa 4500 g, die Flächenbelastung rund 40 g/dm². Abgesehen von der Flügelform und deren Besonderheiten entsprach der Kreisflächner in seinen technischen Daten anderen konventionellen Typen jener Zeit. Als Antrieb diente ein hängend eingebauter Kratmo-30-Motor von 0,65 PS bei 4500 U/min mit einer Luftschraube von 600 mm Durchmesser. Der infolge seines hohen Gewichtes und seiner geringen Leistung vom Herstellerwerk bald aufgegebene 30-ccm-Motor war bei den damaligen Modellfliegern nicht sonderlich beliebt, weil er (wie die meisten anderen deutschen Motoren auch) nicht gut ansprang. Heute liefert der nur 4,9 ccm große und 335 g schwere Graupner Wankelmotor die gleiche Leistung!

Soweit bis heute festzustellen war, existieren zeichnerische Unterlagen des von Sack in Leipzig-Mockau vorgeführten Modells nicht mehr. Da es seinerzeit aber in mehreren Zeitschriften beschrieben und abgebildet worden ist, konnte eine den generellen Aufbau veranschaulichende provisorische Mehrseitenansicht rekonstruiert werden. Sie zeigt, daß Sack aus Gründen besserer Flugstabilität zunächst noch ein Höhenleitwerk vorgesehen hatte, das über der Hinterkante des Kreisflügels angeordnet und gegen diesen abgestrebt war. Das an die Fw 190 erinnernde, sehr »schnell« aussehende Fahrwerk erwies sich beim Bodenstart als ungeeignet; es durfte auch bei der Landung wenig nützlich gewesen sein.

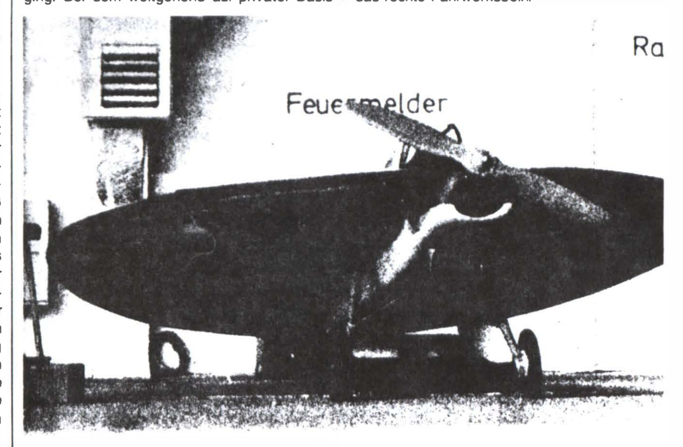
Arthur Sack baute danach noch etwa vier weitere Modelle, bevor er – mitten im Kriege – an die Verwirklichung eines bemannten Flugzeugs ging. Bei dem weitgehend auf privater Basis durchgeführten Projekt war er natürlich auf die Hilfe von Fachleuten angewiesen. Zunächst wurde eine statische Berechnung und dann die Konstruktion mit Hilfe eines Ingenieurs der Mimo (Mitteldeutsche Motorenwerke) in Leipzig durchgeführt. Der anschließende Bau des Flugzeugs mit der Typenbezeichnung AS 6 wurde mit Hilfe der Flugplatz-Werkstatt Brandis bis Anfang 1944 vollendet. Das Flugzeug war mit einem Argus 10 C-Motor von 240 PS ausgerüstet und hatte eine Kreisfläche mit Göttinger Profil und eine Spannweite von ca. 6,40 m. Bei einem geschätzten Fluggewicht von 750 bis 800 kg dürfte die Flächenbelastung bei 25 bis 30 kg/m² gelegen haben, also etwa in der Größenordnung einer Klemm 25 D.

Da Sack selbst kein Flieger war, mußte er sich nun einen Einflieger suchen. Anfang Februar 1944 trat er an den Chefpiloten der ATG in Leipzig heran und bat ihn, das Flugzeug einzufliegen. (Die ATG, vormals DFW, fertigte während des Krieges die Ju 52/3m und Ju 88/188/388 in Lizenz.)

Erprobung der AS 6

Mit Zustimmung der ATG begann deren Chefpilot Baltabol Anfang April 1944 seine Arbeit mit einer »Standbesichtigung«. Baltabol berichtet: »Das Flugzeug machte – rein äußerlich gesehen – einen guten Eindruck. Trotzdem es sich hier um eine reine Bastlerarbeit handelt, allerdings unter Zuhilfenahme der dem Fliegerhorst Brandis zur Verfügung stehenden Hilfsmittel, kann unbedingt von sauberer Werkmannsarbeit gesprochen werden.« Bei dem anschließenden ersten Rollversuch stellte sich heraus, daß Anordnung und Einstellung der Pedale unglücklich gewählt und bei voll ausgetretenem Seitenruder keine Bremswirkung vorhanden war. Ein Spornbruch beendete diesen ersten Versuch vorzeitig.

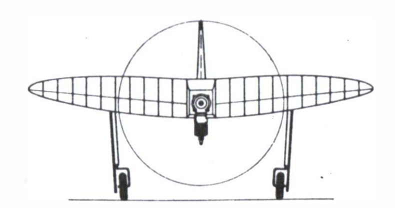
Nachdem man den Sporn verstärkt und ihn mit einer Stahlschiene als Kiel versehen sowie die Pedale zweckmäßiger eingestellt hatte, konnte die Erprobung fortgesetzt werden. Obwohl sich nun zeigte, daß das Seitensteuer zu schwer ging, führte Baltabol fünf Startversuche auf der 1,2 km langen Startbahn von Brandis durch. Alle fünf Versuche blieben erfolglos, weil die Maschine dauernd ausbrach und auf Seitenruderausschläge übermäßig grob reagierte. Zu allem Überfluß brach beim letzten Startversuch das rechte Fahrwerksbein.

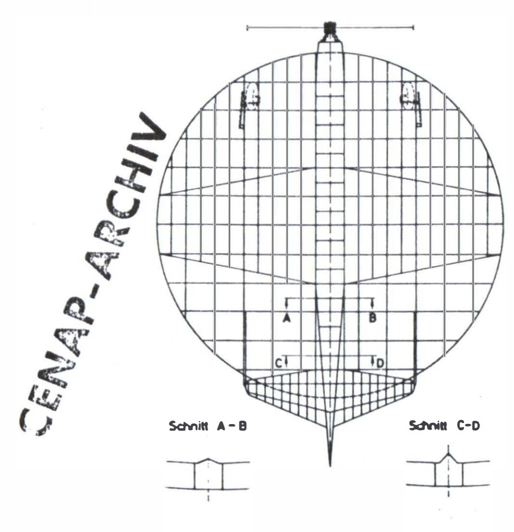


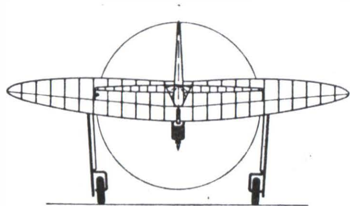
Dieses Schaumodell (Rekonstruktion) zeigt, wie die AS 6 von vorne ausgesehen haben dürfte.
Modell und Foto: Hans Justus Meier

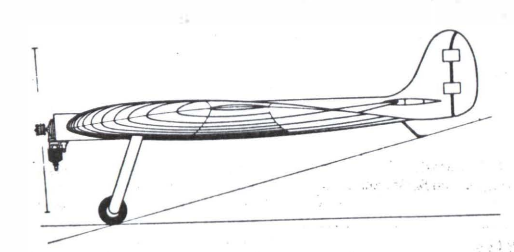
Im Zuge dieser Reparatur sollte ein Vorschlag des Piloten, das Fahrwerk wegen starker Schwanzlastigkeit versuchsweise um 20 cm nach hinten zu versetzen, berücksichtigt werden. Aus konstruktiven Gründen ging das leider nicht, man mußte es um ganze 40 cm zurücknehmen. Dadurch war die Maschine beim Rollen derart kopflastig geworden, daß der Pilot die Verantwortung für einen Start nicht übernehmen mochte, zumal neuerliche Änderungen an den Seilzügen des Seitenruders und an den Pedalen eine Betätigung der Bremsen unmöglich machten.

Also mußte wieder geändert werden. Nach Einbau von Teilen einer Bremsanlage aus einer Ju 88 und Unterbringung von 70 kg Ballast unmittelbar vor der Seitenflosse sowie Vergrößerung der Tiefe von Seiten- und Höhenruder um etwa 20 mm durch Anbringen von Bügelstreifen war das Flugzeug wieder startbereit. Aber auch der nächste Startversuch klappte nicht: Bei kopflastiger Trimmlage zeigte das Flugzeug selbst nach 600 m Rollstrecke (!) immer noch keine Neigung, die Startbahn zu verlassen. Und als sich dann bei einem zweiten Startversuch herausstellte, daß der Motor eine viel zu geringe









Die AS 6 entstand aus den Erfahrungen von Arthur Sack mit Flugmodellen. Diese Übersichtszeichnung zeigt Sacks »fliegenden Bierdeckel« von 1939/40. Am Entwurf dieses Modells glaubt Peter von Schalscha-Ehrenfeld entscheidenden Anteil gehabt zu haben.

Leistung abgab, mußte man die Erprobung erneut unterbrechen.

Nach Beheben aller Mängel erfolgte dann am 16. April 1944 der entscheidende Startversuch. Bei fast völliger Windstille wurde die Maschine an den äußersten Rand der 700 m langen Startbahn gerollt. Als Baltabol Gas gab, nahm die AS 6 zwar äußerst schnell sehr hohe Fahrt auf – aber auch diesmal zeigte sie nach 400 m Rollstrecke keine Neigung abzuheben, obwohl der Pilot mit leichtem Ziehen nachhalf. Erst nach 500 m machte sie stark schwankend einen ersten leichten Hopser, und während der Pilot noch versuchte, dieses Schwanken auszusteuern, setzte das Flugzeug schon wieder auf. Da das Platzende bereits bedrohlich näher rückte, blieb Baltabol nichts anderes übrig, als den Start abzubrechen.

Beim nächsten Startversuch unterstützte der Pilot den Auftrieb dadurch, daß er die Maschine mit etwas größerem Anstellwinkel rollte. Zwar gelang nun ein etwas längerer Sprung, aber auch bei hoher Fahrt gewann die Maschine nicht an Höhe. Eine Fortsetzung der Startversuche war an diesem Tage nicht mehr möglich, weil die Luftschraube durch zu starke Neigung der Maschine beim Ausrollen beschädigt worden war.

Baltabol schlug nun vor, den seiner Ansicht nach unzureichenden Motorsturz zu vergrößern und, falls ein neuer Startversuch mißlingen sollte, das Flugzeug in einem Windkanal auf seine Start- und Flugeigenschaften zu überprüfen.

Die bisherige Erprobung hatte gezeigt, daß ein entscheidender Fehler vorlag, der wahrscheinlich nur durch eine Windkanalvermessung behoben werden konnte. Damit waren aber Sacks Möglichkeiten überfordert. Er gab jedoch nicht auf, sondern versuchte das Problem doch noch auf herkömmliche Weise zu lösen.

Als im Sommer 1944 die erste Gruppe des JG 400 mit Me 163 nach Brandis verlegt wurde, begab sich Arthur Sack erneut auf die Suche nach einem Piloten. Obwohl die Männer vom JG 400 mit ihrer Me 163, dem damals schnellsten und vielleicht kritischsten Flugzeug, einiges gewohnt waren, wurden sie doch skeptisch, als sie Sacks »Bierdeckel« sahen. Dennoch fand sich in Oblt. Franz Rösle ein abenteuerlustiger Pilot, der den Start wagen wollte. Doch schon beim ersten Rollversuch gab es erneut Fahrwerksbruch.

Damit scheint die Karriere der AS 6 V 1 beendet gewesen zu sein, denn die letzten harten Kriegsmonate forderten jeden Mann – zumal in Brandis.

*

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß ein Augenzeuge im Herbst 1944 ein Kreisflächenflugzeug auf dem Fliegerhorst Neubiberg bei München gesehen haben will. Das Flugzeug sei gelb angestrichen gewesen.

Ob es sich dabei um die AS 6 V 1 gehandelt hat, muß offen bleiben. Undenkbar wäre es nicht, denn daß Arthur Sack seine Idee konsequent verfolgte, hatte er mit dem Bau und der – wenn auch erfolglosen – Erprobung bewiesen. Und das alles ohne Unterstützung des RLM und während des Krieges! Warum sollte es ihm nicht doch noch gelungen sein, das Flugzeug zur Windkanalvermessung nach Süddeutschland zu bringen? Vielleicht war die Maschine aber auch in die Obhut der Luftwaffe gekommen und aus Brandis verlagert worden.

Bibliographie:

Quellen:

Aktennotizen und Niederschriften der ATG-Maschinenbau GmbH, Leipzig, vom 4. 2., 3. 2., 17. 4. und 18. 5. 1944

Veröffentlichungen zu den Modellen von Arthur Sack in: Der Flieger 11-12/1940, S. 322
- *Modellflug 9/1939, S. 190 (Bild)*
- *Der deutsche Sportflieger 11/1939, S. 302 (»Der fliegende Bierdeckel«)*
- *Der deutsche Sportflieger 9/1940, S. 184, 186 (»Hochwertige Motorflugmodelle«)*

Veröffentlichungen zur AS 6 V 1:
Nach einer ersten Veröffentlichung der hier gezeigten Abb. 1 in der englischen Zeitschrift »RAF Flying Review« in den fünfziger Jahren, erfolgte eine erneute Veröffentlichung bei B. Lange, Das Buch der deutschen Luftfahrttechnik, Bildteil, Mainz 1970, S. 616: »Ein unbekanntes Kreisflügel-Flugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg«.
Die Abbildung erschien erneut innerhalb des Artikels »The untossed pancake – The story of the ill-fated XF5U-1« in der Zeitschrift »Air Enthusiast«, Juni 1973, S. 288, mit einer kurzen allgemeinen Kritik zur Konstruktion und dem Hinweis: »No details of the origin of the German ›fliegende Pfannkuchen‹ are known«.
Die erste Veröffentlichung der hier gezeigten Abb. 2 (Foto Wolfgang Späte) erfolgte in »Der Flieger« 4/1977, S. 153, mit dem Hinweis, daß es sich um eine private Konstruktion handelt, die mit einem As 8-Motor ausgerüstet gewesen sei und mit der in Brandis wiederholt Roll- und Startversuche gemacht worden seien.
Die bisher ausführlichsten Angaben zur AS 6 machte Robert Olejnik in seiner »Stellungnahme zum Bericht von Ernst Siebert über die Deutsche Jägerfaust« im »Jägerblatt« 5/1978, S. 33. Olejnik, damaliger Kommandeur der in Brandis stationierten I/JG 400 schildert seine Beziehungen zur AS 6, die zweifellos zeitlich an die der ATG/Baltabol anschließen.
Olejniks Äußerungen wurden von A. L. Vanegs aufgegriffen und als Leserbrief »Fliegende Pfannkuchen« in der Zeitschrift »Air International«, März 1979, S. 156, zusammen mit dem bekannten Foto, Abb. 1, veröffentlicht.

Weitere Literatur zum Kreisflügel:
C. G. Burge: Encyclopaedia of Aviation, London 1935 (Hinweis auf »Circle Plane«)
W. Zuerl: Seltsame Flugzeuge, 6. Neue Formen des Starrflügel-Flugzeuges. In: Der Flieger 1/1944, S. 14

E. Hildenbrand/H. Lemme: Dreikomponentenmessungen an einem Kreisflügel mit zwei Klappen. Aerodynamische Versuchsanstalt Göttingen, Berichte Nr. 40/14/40 vom 3. 8. 1940 und 41/14/5 vom 21. 2. 1941.

MESSERSCHMITT - KREISFLÜGEL J 1253

Riß des Windkanalmodells J 1253. Das Modell wurde 1940/41 (zunächst ohne, dann mit Vorflügel) im Auftrag von Alexander Lippisch, der damals bei der Messerschmitt AG war, im Windkanal der AVA Göttingen vermessen.

Träume von übermorgen

Die Science-Fiction-Literatur wendet sich wieder irdischen Themen zu
Das Weltall beflügelt die Phantasie der Autoren nur noch mäßig

VON UNSEREM MITARBEITER FRANZ AUF DER MAUER

Wenn Hollywood den Weltraum erobert, bleiben die Naturgesetze auf der Strecke. Da zischt's und knallt's im luftleeren Raum (wo sich Geräusche gar nicht fortpflanzen können), da wird mit – physikalisch unmöglicher – Überlichtgeschwindigkeit zu fernen Sonnensystemen gehüpft, da stellen sabbernde Monster ausgerechnet den schönsten Astronautinnen im engen Raumdreß nach (wozu wohl?) . . . Und das alles läuft unter der Bezeichnung Science Fiction, zu deutsch „Wissenschaftsdichtung". Science ist das englische Wort für Wissenschaft. Fiktion bedeutet Erfindung.

Die Branche hat schon immer mehr Mühe mit der Wissenschaftlichkeit als mit der Dichtkunst gehabt. Wer Science Fiction als Wegweiser in die Welt der Zukunft brauchen möchte, darf sich nicht durch Berge von gedrucktem und verfilmtem Schund beirren lassen, dessen Autoren sich eher an Krimis oder Western orientieren als an dickleibigen Lehrbüchern der Forschung.

Typischerweise gilt als Vater der Science Fiction nicht ein Wissenschaftler, sondern ein französischer Abenteurer und Romancier: Cyrano de Bergerac (1619-1655). In seinen „Fahrten nach Mond und Sonne" läßt er sich von einer Rakete zu einem Planeten tragen und begegnet dort kentaur-artigen Wesen – halb Mensch, halb Pferd.

Würdiger Nachfolger Bergeracs war sein Landsmann Jules Verne (1828-1905), der in 40 Jahren 80 Bücher schrieb. Seine Weitsicht ist erstaunlich; so sagte er Mondlandung, Unterseeboot und Atomkraft voraus. Vernes Romane sind reich an Einzelheiten – die Reise von der Erde zum Mond etwa dauert genau 97 Stunden und 20 Minuten – und noch heute anregend zu lesen.

Schwer tut sich indessen auch schon dieser Autor mit den Realitäten. Seine Mondfahrer öffnen das Fenster, um mit dem Fernrohr nach Sternen zu gucken, bevor sie wieder zum Kaffeetrinken in den stilvoll eingerichteten Salon zurückkehren. Als Jules Verne diese Szene schrieb, kannte man bereits die Effekte von Vakuum und Schwerelosigkeit im Weltall.

Das 19. Jahrhundert liebte Geschichten, wie sie Verne seinen Zeitgenossen lieferte. Technik war Trumpf, der Glaube an den Fortschritt noch ungebrochen. Wer es verstand, Technik mit Abenteuer zu kombinieren, machte Kasse. So gesehen, sind James Bonds Eskapaden ein alter Hut.

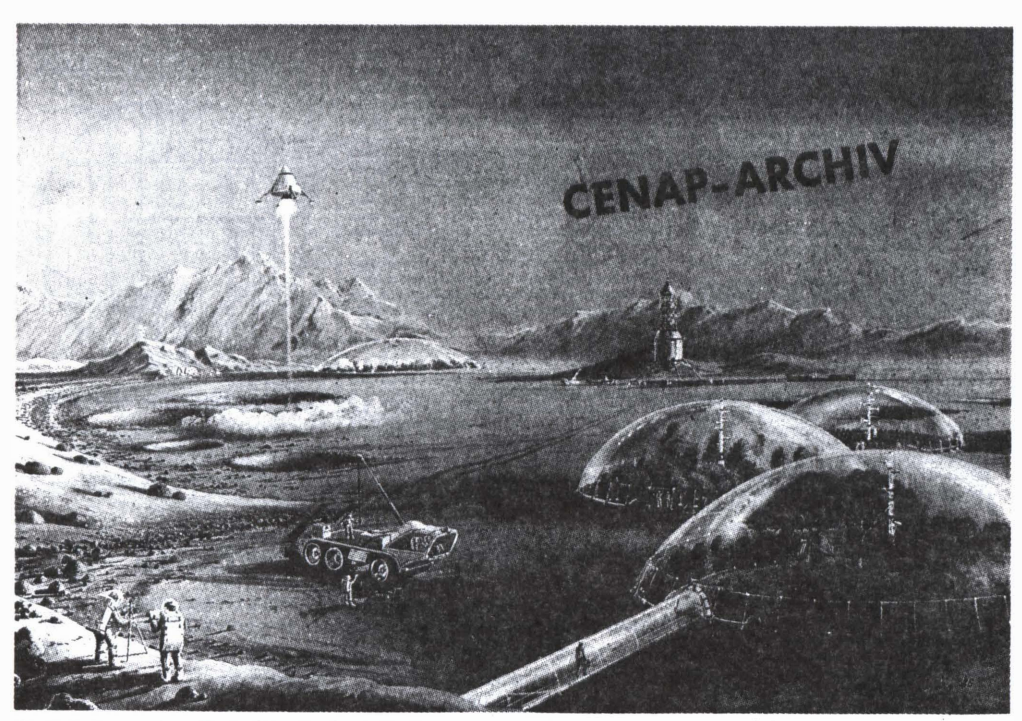
Interessanterweise wandte sich Jules Verne im Alter von seiner zuvor gepflegten Fortschrittsverherrlichung ab. Seine letzten Texte handeln vom Mißbrauch technischer Errungenschaften durch den Menschen. Damit begründete der große Romancier die heute so aktuelle Strömung der pessimistischen Science-Fiction-Literatur – und erwies sich außerdem ein weiteres Mal als Prophet: Wenige Jahre später sollte der Erste Weltkrieg mit seinen mörderischen Materialschlachten und Gasangriffen losbrechen.

Die aktuelle Science-Fiction-Szene ist recht verwirrend und allein schon mengenmäßig für den einzelnen nicht mehr zu überblicken. Immerhin lassen sich zwei Trends ausmachen: Einmal die bereits genannte Neigung zur düsteren Weltsicht. Manche dieser Pessimisten zeichneten eine Entwicklung unserer Gesellschaft, die in Terror und Unterdrückung mündet



Alltag der Astronauten: Die Enge der Raumschiffe und die zermürbende Routine zehren an der Motivation und an den Nerven.

– in der Tradition von Georg Orwells Roman „1984". Andere Autoren schreiben, wie die Amerikaner sagen, „doomsday stories" – Weltuntergangsgeschichten mit Atomkrieg und Seuchenzügen. Rüstungswettlauf, Tschernobyl, Umweltzerstörung, Aids: An Anregung fehlt es ja nicht, und auch nicht an der Bereitschaft des Publi-



Die Besiedelung anderer Planeten wie etwa des Mars war immer wieder Gegenstand visionärer Betrachtungen. Auf unserem Bild leben die Astronauten unter Glaskuppeln in Biotopen mit künstlich erzeugter Atmosphäre.

kums, von der Technik nicht das Heil, sondern das Unheil zu erwarten.

Beim anderen Trend kehrt Science-Fiction auf die Erde zurück. Offensichtlich ist der Weltraum-Boom im Abflauen. Autoren befassen sich heute lieber mit dem Schicksal der Menschheit auf unserer Erde, anstatt die Taten kühner Pioniere auf fernen Planeten zu schildern. Auffällig ist auch die Vorliebe für psychologische Fragestellungen, nicht selten im Zusammenhang mit Gen-Manipulation: Geist-Reisen haben Raum-Reisen abgelöst.

Zumindest in den Vereinigten Staaten glauben Behörden an die Fähigkeit phantasiebegabter Science-Fiction-Autoren, die Zukunft vorauszusagen. Das Interesse begann mit einem Knalleffekt im Sommer 1944. Damals verhafteten FBI-Geheimdienstagenten den Chefredakteur des Science-Fiction-Magazins „Astounding SF". Er hatte kurz zuvor ein Heft mit der genauen Beschreibung einer Atomexplosion ausgeliefert. Im Verhör konnte der Journalist die Leute vom FBI davon überzeugen, daß diese Geschichte allein der Phantasie des Verfassers entsprungen sei.

Ausgerechnet zu dieser Zeit testeten die Amerikaner unter strengster Geheimhaltung ihre ersten Atombomben. Heute muß sich die Science-Fiction-Szene in den USA nicht mehr vor Handschellen fürchten. Im Gegenteil: Unlängst lud die Air Force vierzig Top-Autoren zu einem dreitägigen Seminar auf die Luftwaffenbasis Dayton in Ohio ein. Ziel der Zusammenkunft: Die Militärs wollten erfahren, wie die künftige Kriegsführung aussehen könnte.

Diskutiert wurden etwa „humane Eroberungsmethoden" durch Psycho-Terror und Sabotage. Außerdem ging es um Hochenergiestrahlen zur Raketenabwehr (sicher im Zusammenhang mit dem SDI-Projekt) und um praktisch unerschöpfbare Energiequellen (die Flieger träumen von einer Maschine, die ohne nachzutanken fliegen und kämpfen kann).

In seinem Standardwerk „The Science in Science-Fiction" (Die Wissenschaft in der Science Fiction), in London herausgekommen, versucht Peter Nicolls ein Szenarium kommender Ereignisse zu entwerfen. Er stützt sich dabei auf Schriftsteller mit wissenschaftlichen Leistungsausweisen wie Isaac Asimov (Biochemiker), Stanislaw Lem (Mediziner und Kybernetiker) sowie Fred Hoyle (Astrophysiker). Fassen wir einige dieser Prognosen kurz zusammen.

Um mit einem beliebten Zeitvertreib zu beginnen: Auf dem Mond werden Leichtathletik-Weltmeisterschaften abgehalten, wobei wegen der verminderten Schwerkraft in allen Sprungdisziplinen die Rekorde nur so purzeln. Gleichzeitig findet eine interplanetare Regatta im Sonnenwindsegeln statt. Zwischen Mars und Jupiter kreisen Tausende kleiner Himmelskörper, die Asteroiden, reich an Metallen. Mit einer Raumfähre wird ein solcher Rohstoffbrocken zur Erde geschleppt. Keine Phantasie, sondern Tatsache: In Großbritanien ist eine entsprechende Gesellschaft für Weltraum-Bergbau gegründet worden.

Wer schon zu den Asteroiden reist, kann gewiß auch fremde Planeten besuchen. Favorit – und zwar bei Science-Fiction-Autoren wie bei Wissenschaftlern – ist eindeutig unser Nachbar Mars. Gut möglich, daß Mars schon kurz nach der Jahrtausendwende Besuch bekommt.

Über die Möglichkeiten eines Kontakts mit außerirdischer Intelligenz gehen die Meinungen auseinander. Mindestens ebenso spannend ist der Gedanke, wir Menschen könnten uns hier auf Erden mit Tieren, Pflanzen und – warum eigentlich nicht – Steinen unterhalten. Manche Geschichten befassen sich mit einem solchen Dialog ... und kommen zum traurigen Schluß, daß die meisten anderen Wesen in uns einen gefährlichen Feind sehen.

Zu den großen Rätseln der Wissenschaft gehört die Zeit. Bewegungen und chemische Reaktionen lassen sich umkehren – nur die Zeit läuft beharrlich in einer Richtung. Während sich die Naturforscher daran die Zähne ausbeißen, erfinden Science-Fiction-Autoren Zeitmaschinen zur Reise in die Vergangenheit.

Problematisch wäre auch der Weg zu „ewigem Leben", möglich durch Fortschritte der Ersatzteilmedizin. Steigt ein Organ aus, wird ein neues eingepflanzt, und alle Totengräber bleiben arbeitslos. Nur: Auf diese Weise übervölkert sich die Erde noch rascher. Kein Problem, meinen die wackeren Problemlöser am Schreibtisch – und verfrachten prompt die überzähligen Menschen in Weltraumkolonien.

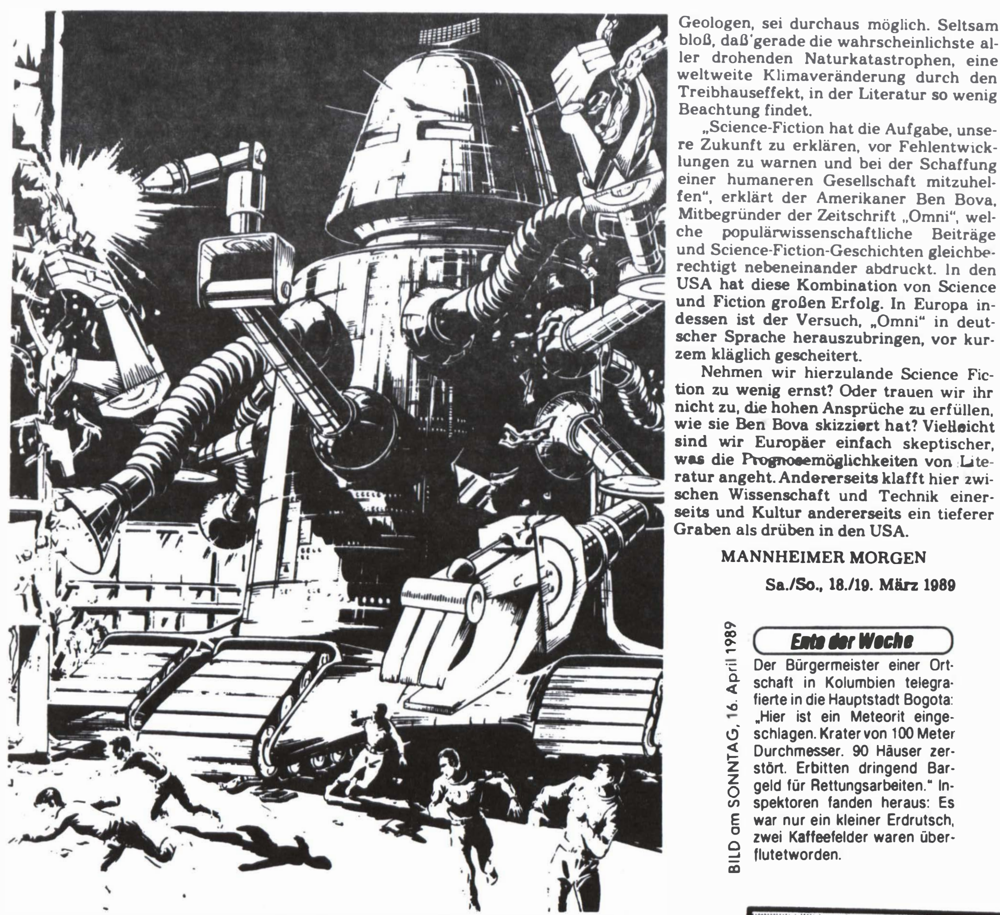
Was Naturkatastrophen angeht, kann die Science-Fiction-Gilde mit einem reichhaltigen Horror-Menü aufwarten: Meteoriten und Kometen rasen auf die Erde zu, Polsprünge bringen das ökologische Gleichgewicht aus den Fugen, Sintfluten schwappen über die Kontinente, eine neue Eiszeit bricht an. All dies, so meinen Geologen, sei durchaus möglich. Seltsam bloß, daß gerade die wahrscheinlichste aller drohenden Naturkatastrophen, eine weltweite Klimaveränderung durch den Treibhauseffekt, in der Literatur so wenig Beachtung findet.

„Science-Fiction hat die Aufgabe, unsere Zukunft zu erklären, vor Fehlentwicklungen zu warnen und bei der Schaffung einer humaneren Gesellschaft mitzuhelfen", erklärt der Amerikaner Ben Bova, Mitbegründer der Zeitschrift „Omni", welche populärwissenschaftliche Beiträge und Science-Fiction-Geschichten gleichberechtigt nebeneinander abdruckt. In den USA hat diese Kombination von Science und Fiction großen Erfolg. In Europa indessen ist der Versuch, „Omni" in deutscher Sprache herauszubringen, vor kurzem kläglich gescheitert.

Nehmen wir hierzulande Science Fiction zu wenig ernst? Oder trauen wir ihr nicht zu, die hohen Ansprüche zu erfüllen, wie sie Ben Bova skizziert hat? Vielleicht sind wir Europäer einfach skeptischer, was die Prognosemöglichkeiten von Literatur angeht. Andererseits klafft hier zwischen Wissenschaft und Technik einerseits und Kultur andererseits ein tieferer Graben als drüben in den USA.

MANNHEIMER MORGEN

Sa./So., 18./19. März 1989



Das menschenmordende Monster aus Stahl: Der Aufstand der Roboter und die außer Kontrolle geratene Technik sind beliebtes Sujet der Science-fiction-Literatur. Bilder: RA

BILD am SONNTAG, 16. April 1989

Ente der Woche

Der Bürgermeister einer Ortschaft in Kolumbien telegrafierte in die Hauptstadt Bogota: „Hier ist ein Meteorit eingeschlagen. Krater von 100 Meter Durchmesser. 90 Häuser zerstört. Erbitten dringend Bargeld für Rettungsarbeiten." Inspektoren fanden heraus: Es war nur ein kleiner Erdrutsch, zwei Kaffeefelder waren überflutetworden.

„Discovery" von Ufo verfolgt?

London – Die US-Raumfähre „Discovery" ist im März einem Ufo begegnet, berichtet die englische Zeitung „Daily Star". Die Fähre sei mehrmals von einem Ufo begleitet worden. Ein US-Amateurfunker habe ein Gespräch zwischen „Discovery"-Piloten und Bodenstation mitgehört: „Wir beobachten das fremde Raumschiff weiter." Dann sei auf eine Geheim-Frenquenz umgeschaltet worden.

BILD * 31. März 1989

Chaos wegen „Ufo"

London (dpa)

Ein als Aprilscherz gedachtes „Ufo" hat am Freitag morgen bei London zu einem Verkehrschaos geführt. Bei dem glitzernden und bunte Lichtsignale ausstrahlenden Flugkörper handelte es sich um einen Heißluftballon in Form eines Tellers. Er wurde gesteuert von Richard Branson, dem Chef des Musikkonzerns „Virgin". Der 38jährige machte damit einen Probeflug. Ergebnis: Auf der Ringautobahn stoppten alle Autofahrer und starrten in dem Himmel. Zum Glück gab es keinen Unfall.

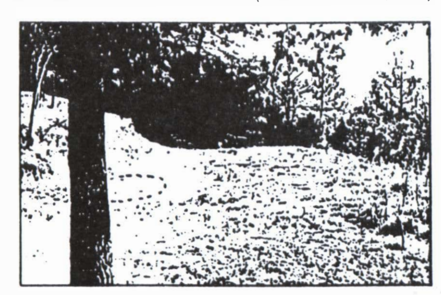
tz Wochenende, 1./2. April 1989

Obiger Bericht des **MM** ist von besonderem Interesse, zeigt er doch deutlich auf (wieder ein= mal), daß Science **Fiction**-Vor= stellungen zwar bunt und schön anzusehen sein mögen, aber ih= re Umsetzung in Realitäten si= ch doch nicht erfüllen müßen. Andererseits geht die mensch= liche Phantasie manchmal den Realitäten ein paar Schritte voraus und findet dann eine re= ale Entsprechung in unserer Welt (wie die auf S. 28 mit Längsbalken markierten Stellen aufweisen). Das SF-Brainstorming auf der **Wright Patterson AFB** in Dayton, Ohio/USA, weist wieder einmal die besondere Wichtigkeit je= ner Militär-Institution auf, welche ehemals auch Stützpunkt des UFO-Forschungsprojektes Projekt BLAUBUCH war und auf welcher der Legende nach abgestürzte UFOs verborgen sein sollen. Wäre dann aber jenes Brain storming mit Science Fiction-Autoren heutzutage noch notwendig...?

Uff - endlich ein UFO!

Hat das UFO-Fieber jetzt auch noch die ConnAction befallen? Nein - und doch: nach einer persönlichen Begegnung haben wir Anlaß zum Umdenken.

Das erstemal wurden wir stutzig, als wir diese Abbildung in der Zeitschrift "Das Neue Zeitalter" sahen (Heft 3 vom 11.1.89, S. 16).



Der deutliche Abdruck im Boden, den das gelandete Ufo hinterließ

Immer wieder diese schwer auszumachenden Objekte - da **muß** doch irgendetwas dran sein an der Geschichte von den "Unidentified Flying Objects", denn wenn es sich um identifizierbare Flugobjekte handeln würde, wäre ja alles klar. Aber könntest Du das Objekt auf dem Foto identifizieren? Na also! Es sieht ganz so aus, als gäbe es UFOs, und die können nur von außerhalb unseres Planeten kommen. Auch klar! Warum machen es die "Außerirdischen" uns aber so schwer, mit ihnen in Kontakt zu treten? Die Antwort kann nur lauten: weil sie eben intelligenter sind als die Eingeborenen Neuguineas und die Pinguine der Antarktis, die der Spezies *homo zivilensis* nicht genügend Mißtrauen entgegenbrachten und dafür teuer bezahlen mußten. Die Extraterrestrischen suchen sich für ihre Kontakte nur Menschen aus, die sie nicht für fähig halten, ihnen Böses zu tun - und die aller Wahrscheinlichkeit nach selbst nicht von dieser Erde sind, sondern auf ihr nur zur Erfüllung einer besonderen Mission weilen.

(Ob auch **Du** zu diesen auserwählten **"Starpeople"** gehörst, erfährst Du mit unserem TEST auf dieser Seite).

Nun wäre es ein schlechtes Zeichen für eine NewAge-Zeitschrift, nicht zu den Ausgewählten zu gehören, keine Kontakte zu E.T. & Co. zu unterhalten - während andere Blätter Woche für Woche darüber berichten können. Und wir möchten auch nicht gerne in den Ruf kommen, nur Berichte zu drucken, die dann auch Anzeigen nachziehen. Also haben wir uns mit vollem Einsatz dieses Themas angenommen.

Die ersten Untersuchungen waren nicht sehr fruchtbar: eine Sichtung meiner Fotos ergab, daß sämtliche seltsamen Erscheinungen auf unsaubere Dunkelkammerarheit zurückzuführen waren.

Meine Sondermission, die mich Anfang Februar auf die für ihre Beliebtheit bei außerirdischen Raumkommandos bekannte Kanareninsel Teneriffa brachte, verlief ebenfalls ohne nennenswerte Ergebnisse. Obwohl ich die berühmte "Montana Roja", bei der sich laut "Magazin 2000" (3/89) die UFOs gleich scharenweise einfinden wie Teenies bei MacDonald, tagsüber sowohl zu Fuß von der Nordwestflanke bestieg als auch mit dem Surfbrett vom Meer her umsegelte, sie nachts bei Vollmond, bewölktem wie sternenklarem Himmel beobachtete - stets konnte ich jedes fliegende Objekt nach kürzester Zeit als ganz normales Flugzeug, das dann auch auf dem nahegelegenen Flugplatz landete, identifizieren.

Enttäuscht ob meiner Unfähigkeit, wenigstens **einmal** ein nicht-identifizierbares Flugobjekt entdecken zu können, wollte ich schon alle Hoffnung auf eine Begegnung mit Außerirdischen auf- und mich wieder meinen Zweifeln an ihrer Existenz hingeben. Und genau da passierte es: kaum von Teneriffa zurück und mit ganz anderen Gedanken beschäftigt, hatte ich meine erste Begegnung der dritten Art in der Nähe von München. Aber darüber das nächstemal mehr!

Sun

Großer *ConnAction*-TEST:

Bist Du ein "Sternenmensch"?

Richtig heimisch gefühlt hast Du Dich noch nie auf dieser Erde: Von früh bis spät die Konfrontation mit oft bedrückenden Realitäten; keiner scheint Dich zu verstehen, nicht einmal Du selbst; während andere die Frage quält: "Wer bin ich?", fragst Du Dich eigentlich dauernd: "Was mache ich bloß hier?" Die folgenden Fragen können Klarheit bringen - und Trost spenden; denn vielleicht steckst Du schon morgen in einem schmucken grünen Raumanzug und sorgst als einer der auserwählten sog. "Grünen Sheriffs" für außerirdische Zustände auf diesem Planeten.

1. Als Kind hast Du Dir beim Spielen besonders häufig folgende Körperteile angestoßen:	Füße	0
	Gesäß	10
	Kopf	50
2. Du erinnerst Dich an lange Zurückliegendes gut, hast aber Kurzzeitgedächtnislücken. Warum?	Überlastung	0
	Weiß nicht	10
	Wie bitte?	50
3. Welches "alltägliche" körperliche Symptom macht Dir am meisten zu schaffen:	Fußschweiß	0
	Mundgeruch	10
	Schuppen	50
4. Wann hast Du am stärksten das Gefühl, "nicht von dieser Erde" zu sein?	Im Suff	0
	Bei 200 km/h	10
	Immer	50
5. Welchen Film hast Du am häufigsten gesehen:	Easy Rider	0
	2001 - Odyssey	10
	E. T.	50
6. Was fällt Dir zum Thema "Sex" ein?	Echt geil	0
	Zeitverschwendung	10
	AIDS	50
7. Wohin möchtest Du gerne reisen?	Bahamas	0
	Atlantis	10
	Alpha Centauri	50
8. Welches Spiel war Dir als Kind am liebsten?	Cowboy & Indianer	0
	Pilot	10
	Ashtar Kommando	50
9. Bei einem Blick in den Küchenschrank stellst Du fest, es fehlt Dir an:	Gläsern	0
	Tellern	10
	Untertassen	50
10. Welche Zeitschrift liest Du regelmäßig?	Connection	0
	DNZ	10
	Magazin 2000	50
11. Bei einem nächtlichen Spaziergang siehst Du kurzzeitig ein Licht 300 m über der Erde, dessen Ursache ungeklärt bleibt. Wie reagierst Du?	Ich bin leicht verwirrt, gehe heim und lege mich schlafen.	0
	Ich liege die ganze Nacht wach und denke an UFOs.	10
	Ich setze mich an die Schreibmaschine und schreibe einen Bericht über die Begegnung mit Außerirdischen, die mit mir in Kontakt treten wollten.	50
	Punkte	...

Teil B: (jedes "JA" = 5 Punkte):
1. Hast Du oft unerklärbare Schwindelanfälle?
2. Hast Du das Gefühl, besonders empfindlich zu sein?
3. Leidest Du unter: a) - unregelmäßiger Atmung?
b) - unregelmäßigem Schlaf? c) - unregelmäßigen Eßgewohnheiten?
d) - unregelmäßigem Stuhlgang?
4. Halten andere Dich für "anders"?
5. Geht Dir öfter ein Licht auf und dann wieder aus?
6. Weist Du körperliche Besonderheiten auf, z.B. grünlichen Teint?

...

Teil C: (jedes "JA" = 10 Punkte):
Bist Du schon einmal von Gestalten in Weiß mit weißen Turnschuhen in einem weißen, geräumigen ("Raum"-) Fahrzeug mit Blinklicht mitgenommen worden?
Warst Du schon immer skeptisch als man Dir erklärte, Du seist das Produkt der körperlichen Vereinigung "Deiner" leiblichen Eltern und **nicht** vom Storch auf diese Erde gebracht?
(Punkte addieren - **Auflösung auf Seite 59**)

Auflösung von Seite 57:

ConnAction - TEST:

Bist Du ein Sternenmensch?

0 - 50 Punkte: Du bist körperlich zwar völlig gesund, aber sonst scheint irgendetwas bei Dir nicht zu stimmen - wahrscheinlich hast Du die wichtigsten Planeten Deines Geburtshoroskops in den Erdzeichen! Dir fehlt die Einsicht, daß es einen Sinn geben muß dafür, daß das Universum so riesig ist und es einfach lächerlich ist zu glauben, wir hier auf der Erde wären die einzigen "intelligenten" Lebewesen!

Tip: Setz' Dich öfter mal nachts auf eine Wiese und schau in die Sterne!

51 - 200 Punkte: Du beginnst schon ab und zu etwas zu ahnen, aber zu mehr reicht es bei Dir noch nicht. Verlier aber nicht gleich die Hoffnung: viele haben mal als Skeptiker angefangen und schreiben heute begeisterte Berichte über ihre Begegnungen mit Raumkommandos.

Tip: Abonniere eine NewAge-Zeitschrift!

201 - 600 Punkte: Dein häufiges Unwohlsein - sowohl physischer als auch psychisch-mentaler Art - rührt daher, daß Du nicht von dieser Welt (= Erde) bist, sondern nur auf diesen Planeten geschickt wurdest, um eine wichtige Mission zu erfüllen.

Tip: Welches Deine Aufgabe ist, erfährst Du durch die Lektüre einschlägiger Fachblätter oder besser noch durch Teilnahme an einer Channeling-Veranstaltung.

über 601 Punkte: Du hast es fast geschafft! Deine Aufgabe auf dieser Erde hast Du erkannt und tust Dein Bestes, um hier das Licht zu verbreiten, z. B. durch das Organisieren von Licht- oder Kanalarbeitertreffen, durch gelegentliche Herausgabe gechannelter Weisheiten in Form einer Zeitschrift oder durch den Vertrieb erkenntnisgewinnbringender NewAge-Produkte.

Tip: Der letzte Schritt zur Rettung der Erde steht kurz bevor: halte Deine Koffer gepackt bereit - soon they are coming to take you away ...

Sun

„Discovery" traf UFO

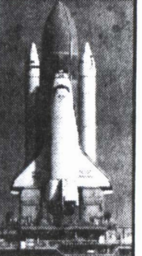
Das behaupten Funkamateure – sie belauschten die NASA

Hamburger Abendblatt

Freitag, 31. März 1989

SAD **London** – Die US-Raumfähre „Discovery" ist bei ihrer jüngsten Reise ins All einem UFO begegnet – das behauptet jedenfalls die britische Zeitung „Daily Star". Die Außerirdischen hätten die Amerikaner während ihrer fünftägigen Erdumkreisung Mitte März sogar zeitweise begleitet und die Kontrollsysteme des Spaceshuttle ausgeschaltet.

Funkamateure hörten angeblich mit, als sich „Discovery"-Pilot John Blaha mit diesen Worten bei der Bodenkontrolle in Houston meldete: „Wir beobachten das fremde Raumschiff weiter." Die NASA bestreitet jedoch den Kontakt.



Die „Discovery"

5 April 1989 * BILD

Ab Montag in BILD

Die aufsehenerregende Serie

Gibt es doch Ufos?

BILD veröffentlicht geheime Akten über außerirdische Flugobjekte und ihre Besatzungen.

▶ In Kanada wurden Wrackteile eines nichtidentifizierten Flugobjekts entdeckt. Unglaublich, was ihre Untersuchung ergab.

▶ In New Mexiko wurden Überreste von bisher nicht einzuordnenden Lebewesen gefunden. Unheimlich, was Wissenschaftler herausfanden.

„UFO" landete auf Autobahn

dpa **Essen.** Autofahrer glaubten ein unbekanntes Flugobjekt zu sehen, als ein Flugkörper der Bundeswehr auf einer Autobahnbrücke zwischen Essen und Düsseldorf an einem Fallschirm niederging. Das zwei Meter lange Objekt wurde von der Autobahnpolizei geborgen. Es wird vermutet, daß es während einer Militärübung außer Kontrolle geraten war.

„UFOs existieren wirklich." Die UFO-Studiengruppe Frankfurt lädt am Freitag, 10. März, um 19.15 Uhr ins Kolpinghaus, Lange Straße 26 ein. Dort berichtet sie über die neuesten Erkenntnisse ihrer Forschung. Außerdem zeigen sie eine Dia-Serie über außerirdische Rassen und berichten über eine Entführung eines Erdenmenschen durch UFO-Besatzungen. Die Höhe des Eintrittsgeldes gab die Gruppe nicht bekannt.

Quelle oben:
Wilhelmshavener Zeitung, 13.März 1989

Quelle oben:
Offenbach-Post, 8.3.89

Die CONNECTION-Ausgabe vom diesjährigen April griff wunderbarer Weise die Hesemann'schen **Starpeople**-Wahnideen auf und stellte in einer gelungenen Satire(!) den 2000-Sternmenschentest vom März auf das richtige Gleis. Überhaupt kann man die "Connection"/2000-Verbindung als brüchig ansehen und so gewiße Differenzen selbst im New Age-Umfeld deutlich wahrnehmen -man ist sich untereinander nicht ganz grün...
BILD startete zum Generalangriff auf die UFOs... warten wir die "aufsehenerregende Serie" einmal ab... Ist dies der erwartete Push zur Belebung und Bewegung der deutschen UFO-Szene?
DISCOVERY TRAF UFO in der Springer-Presse, ansonsten ging diese Meldung von anderen Medien unbeachtet in den Tiefen des Kosmos unter. Auch hier wollen wir gerne die weitere Entwicklung (Informationseingang) abwarten und hoffen nicht, daß es sich um einen Aprilscherz handelt, wie "das UFO von London", welches wir auf der nächsten Seite



Das Ufo von London war ein Ballon

Verkehrschaos auf den Ausfallstraßen, ängstliche Anrufer bei der Polizei: Ein Ufo sorgte abends in London für Aufregung! „Jetzt kommen die Marsmenschen wirklich!“ bangten viele, als die flackernde „Untertasse“ über der Stadt schwebte (oben). Doch dann stellte sich heraus: Es war nur ein Aprilscherz des englischen Multimillionärs Richard Branson. Er war mit seiner Crew in einem Heißluftballon aufgestiegen (rechts), der bei Dunkelheit wie ein Ufo aussieht.

BILD am SONNTAG, 2. April 1989

vorstellen. Ulrich Magin, Mutterstadt, überreichte uns hierzu noch einen weiterführenden Beitrag aus der SAUDI GAZETTE vom 2.April 1989. Hiernach startete Millionär Branson schon um 5 h morgens mit seinem bemannten Heißluftballon, welcher aus glitzernder Silberfolie bestand und an welchem funkelnde Lichter angebracht waren. Branson beabsichtigte tatsächlich mit seinem Scherz, daß die Autofahrer und Anwohner denken sollten, sie sähen ein echtes UFO. Autofahrer wurden von der Ererscheinung derart hingerißen, das sie auf der M25 südlich der Stadt anhielten und gen Himmel starrten. Chef-Inspektor Andrew Neilson vom Polizeihauptquartier in Surrey zur Press Association: "Zum Glück gab es dabei keinen ernsthaften Unfall. Eine Gefahr bestand dadurch, daß die Autofahrer in den Himmel blickten, anstelle auf die Straße." Die örtliche Polizei verlor bald schon die Kontrolle über die Anzahl der eingehenden Anrufe hinsichtlich des UFOs. Branson hatte bewußt jene frühe Morgenstunde gewählt, da er wußte, das um diese Zeit die meisten Menschen aufstehen und sich auf den Weg zur Arbeit machten -er wünschte si=

ch für diesen Scherz die maximale Beachtung durch die Bevölkerung. Selbst Polizeiwagen sollen an der Verfolgung des Ballons beteiligt gewesen sein. Branson: "Als wir wieder landeten, näherten sich uns drei Polizisten mit ihren Gummiknüppeln in der Hand. Einer gab zu: ´Ich war in meinen 20 Dienstjahren noch nie so aufgeregt gewesen, es ist nun schön Sie zu sehen, Richard.` Ich nehme an, die meisten Menschen werden die ganze Angelegenheit mit Humor zu tragen wissen..."

A S T R O - W A R N U N G für Mai 1989

von Roland Horn, Erbach

Bei den **Planeten** sollte das Comeback der Venus zuerst erwähnt werden. Gegen Ende des Monats wird der hellste unter allen Planeten als Abendstern am westlichen Himmel sichtbar. Jupiter hingegen ist nur in der ersten Monatshälfte ebenfalls im Westen zu erkennen, dann wird dieser unsichtbar. Mars ist zwar bis kurz vor Mitternacht von S nach W wandernt zu sehen, jedoch ist er nicht mehr sehr auffällig. Dagegen wird Saturn immer heller, der kurz vor Mitternacht aufgeht. Aber auch er dürfte als potentieller "UFO-Stimulus" ausfallen, ebenso wie Merkur, der in den ersten Tagen d.M. zwar noch in westlicher Richtung tief sichtbar ist, der aber zu sehr der gerade untergegangenen Sonne unterworfen ist und damit überstrahlt wird, um auffallen zu können.

Von den **Sternschnuppen** sollten zunächst die Eta-Aquariden genannt werden, die in der ersten Mai-Woche zu erwarten sind. Bei diesem Strom, dessen Maximum um den 4. zu erwarten ist, handelt es sich um schnelle Objekte, die auffallend helle Leuchtspuren hinterlassen! Allerdings liegt die größte Sichtbarkeitschance bei 3 h morgens; in südöstlicher Himmels richtung. Ab Mitternacht erscheinen die Scorpius-Sagittarius-Meteore.

Von den **Fixsternen** sollten Arktur im Bootes, Wega in der Leier und Capella im Fuhrmann als Sterne 1.Größe zu erwähnen sein.

Brief aus der DDR: Einige Anmerkungen zu CENAP

Es ist leider eine Tatsache das es in der DDR keine systematische UFO-Forschung gibt, und so bin ich froh zumindest aus der Bundesrepublik mit Material versorgt zu werden. Dafür sage ich all denen die dies taten, und (hoffentlich) auch weiterhin tun werden meinen allerherzlichsten Dank!

So hat mir auch Herr Walter in dankenswerter Weise Heft 2/89 des CR zukommen lassen. Ich möchte nicht zu den UFO-Kontakten von Jimmy Carter Stellung nehmen, sondern mir geht es darum einmal darzustellen das es diese Vereinigung gibt, was sehr gut ist. Man wirft dieser Vereinigung (CENAP) oft zu Unrecht vor das sie die eingesandten UFO-Sichtungen zu pessimistisch auswertet. Doch dieser Pessimismus ist berechtigt! Die meisten Beobachter sind doch Leute die keine astronomischen Vorkenntnisse haben, und die sich dann (natürlich) auch irren können.

Diese Irrungen aufzuklären, und einer sachlichen Begutachtung zuzuführen, ist ja anerkanntes Ziel dieser Vereinigung. Wie oft wurde schon die Venus für ein UFO gehalten? Ich glaube man kann diese Irrtümer garnicht mehr zählen. Würde jede, auch noch so unqualifizierte UFO-Sichtung anerkannt, dann könnten wir uns von diesen Dingern gar nicht mehr retten! Herr Walter hat ja auch in Tageszeitungen verschiedene Sichtungen aufgeklärt, und einer natürlichen Bestimmung zugeführt.

Sicherlich, 99 von 100 Sichtungen beruhen auf Irrtümer, Täuschungen und sogar Fälschungen. Doch die eine Sichtung, die es "in sich hat" könnte durchaus ein unbekanntes Flugobjekt sein. Diese eine Sichtung mit allen zur Verfügung stehenden wissenschaftlichen Mitteln auszuwerten, und eventuell auch als UFO anzuerkennen sollte jedoch auch Ziel des CENAP sein. Keineswegs meine ich das alle Sichtungen pauschal abgelehnt werden, das wurde ja schon angedeutet, ich meine jedoch aber man sollte bei einer "positiven" Sichtung auch mit optimistischen Gedanken an die Arbeit ge=

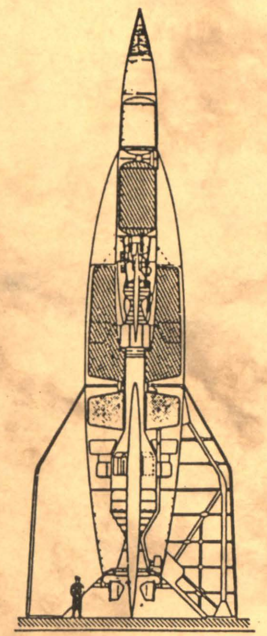
hen.
Auch ich finde es gut das sich CENAP mit den Parawissenschaften und dem Okkultismus sowie der Mystik befaßt. Hier wird ebenfalls noch sehr viel Unsinn verzapft, und in Heft 2/89 konnte man ja auf den Schluß=seiten von einem Magier lesen der sehr viele Anhänger der Parapsycho=logie der Lächerlichkeit preisgab.
Beziehungen des Menschen zum Kosmos bestehen nur mit der Sonne, die ja auch für verschiedene Krankheiten verantwortlich ist. Vielleicht sollte man auch endgültig einmal die Astrologie ad absurdum führen.
Soweit meine Darlegungen. Ich wünsche dem CENAP noch sehr viele erfolg=reiche Jahre, und verbinde diese Wünsche dennoch mit der Hoffnung das einmal ein echtes UFO identifiziert wird.

Uwe H.Bergmann, Straße der Befreiung 15, DDR-2070 Röbel/Müritz

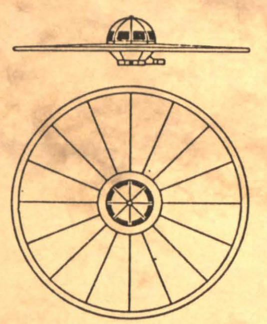
Wir nehmen diesen Leserbrief zum willkommenen Anlaß, einmal noch ein paar verzogene Vorstellungen über CENAP in der UFOlogie zurechtzurücken. Natürlich ist CENAP eine UFO-Forschungsgruppe, oder besser noch, eine Gruppe von Leuten, die ein lebhaftes Interesse (aus privater Natur!) an der Untersuchung des sogenannten **UFO-Phänomens** haben. Aus wissen=schaftlicher Neugier untersuchen wir mit den uns bereitstehenden Mit=teln eingehende Meldungen über UFO-Wahrnehmungen und dem daraus aufge=bauten UFO-Glauben in sozio-psychologischer Sicht. Damit ist noch keine Präposition gegeben und eine neutrale Betrachtung des Feldes möglich... Wir wollen aus unseren Recherchen, Erhebungen, Ermittlungen und Unter=suchungen jegliche spinnerte Hypothese für exotische UFO-Lösungen her=aushalten und frei von Vorurteilen den Sachgegenstand betrachten!
In diesem Sinne verstehen wir uns auch nicht als "UFO-Gläubige" und so auch nicht als "UFO-Leugner". Andererseits müßen wir **leider** zugestehen, bisher noch keinerlei exotischen UFO-Indizien gefunden zu haben. CENAP besitzt kein egozentrisches Weltbild, die meisten Mitarbeiter kommen aus dem Bereich der Interessen von Luft- und Raum-Fahrt, der Astrono=mie oder Physik -was nicht gleichsam bedeutet, daß einige führende Köp=fe gar begeisterte Leser von Science Fiction-Literatur sind und auch den Traum vom "echten Raumschiff-UFO" haben mögen. Nur muß man halt die Gedankenspiele der SF als solche erkennen und nicht den Alltag davon be=völkern lassen, um damit UFOlogie oder UFO-Untersuchung voranzutreiben! Auf die eine Sichtung "die es in sich hat" müßen wir leider immer noch warten, andererseits hat uns die IFOlogie (die "Wissenschaft" rund um die identifizierten UFO-Objekte) den Kopf gründlich gewaschen und viel dazulernen lassen -die Skepsis ist nach all den Erfahrungen heute deut=lich ausgeprägter und begründeter, als vielleicht noch zu Anfang all der gespenstischen UFO-Jägereien... Dennoch: schon morgen, **kann** (muß aber nicht) ein Menschheitstraum (hoffentlich dann kein Alptraum!) in Erfüllung gehen -dagegen wehrt sich auch bei CENAP **niemand**.
Zugegebenermaßen haben wir eines der größten UFO-Materialarchive der Welt und damit ein ungeheures Wissen, auch die Alltagserfahrung im Um=gang mit UFO-Meldungen, Sichtungsberichten, Zeitungsartikeln, Zeit=schriften und der "Fachliteratur" hat uns reifen lassen. Wir haben er=kannt, daß da vieles nur Schein und nicht Sein ist. Bluffer sind in der UFO-Szene hochangesehen und verdienen dick die Kohle, welche für not=wendige seriöse Forschungsanstrengungen bitter lebenswichtig wäre. Aber die Lobby der ernsthaften UFO-Untersucher ist schwach im Strudel der ufologischen Roßtäuscher-Hirnblähungen und wird von den Pop-UFOlogen totgeschwiegen.

Im nächsten **CENAP REPORT** lesen Sie neue Nachrichten über ein wiederauf=erstandenes Projekt Blaubuch: **Wieder da - Blue Book! Die V-7-Legende** geht ebenso weiter und bringt einen Querschnitt durch die vorliegenden zeithistorischen Darstellungen zu dieser Saga. Und für die weitere Zu=kunft liegen jetzt schon Berichte vor: UFOs in Südamerika, UFO-Lande=spuren-Analyse in Belgien und vieles mehr... CR gelesen, dabei gewesen!

aus: 'DAS GROSSE BUCH DER BUNDESWEHR', Hans von Gottberg, verantwortlich: Oberstleutn. im Generalstab Klaus Hiller=kus. Verlag: 'Ensslin&Laiblin, Reutlingen, 197o, Seite 258:



Deutsche A 9/A 10, zweistufige Fernrakete.



Deutsche „Fliegende Scheibe" (Fliegende Untertasse). Erster Start 14.2.1945, Höhe 12 400 m, Geschwindigkeit 2000 km/h.

Rätsel um „Fliegende Untertassen"

Seit Jahren beschäftigt sich die Weltöffentlichkeit mit der rätselhaften Existenz sogenannter „Fliegender Untertassen" oder „UFOs". Im Jahre 1947 tauchten sie zum erstenmal auf, silberblinkend, mit rotierenden Flammen am Rand. Radargeräte orteten sie. Jagdflugzeuge verfolgten sie – in unvorstellbarer Geschwindigkeit eilten sie davon. Waren es Raumfahrzeuge von Bewohnern fremder Planeten oder Phantasieprodukte sensationslüsterner Zeitungsreporter?

Im Jahr 1941 begannen in Breslau und Prag die deutschen Wissenschaftler Schriever, Habermohl, Miethe und der Italiener Bellonzo mit der Konstruktion eines Fluggerätes, das sie „Fliegende Scheibe" nannten. Es handelte sich um einen rotierenden breitflächigen Ring, der sich um eine feststehende kuppelartige Kanzel drehte und aus verstellbaren Flügelscheibensegmenten bestand. Diesen Ring entwickelte Miethe zu einer diskusähnlichen Scheibe von 42 Meter Durchmesser, in die verstellbare Düsentriebwerke eingesetzt waren. Allein die Forschung zur Herstellung des erforderlichen Materials, das einer außerordentlichen Hitzebeanspruchung ausgesetzt war, kostete Millionen.

Am 14. Februar 1945 starteten Schriever und Habermohl mit der ersten „Fliegenden Scheibe", erreichten in kaum drei Minuten eine Höhe von 12 400 Meter und schossen dann im Horizontalflug mit einer Geschwindigkeit von über 2000 Stundenkilometer davon. Das bereits im Bau befindliche zweite Projekt war sogar für eine Geschwindigkeit von 4000 Stundenkilometer ausgelegt. Bei Kriegsende wurden alle Prototypen zerstört, um sie nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Die Konstrukteure Schriever und Miethe begaben sich in das von den Westmächten besetzte Gebiet. Das Forschungswerk Breslau aber, in dem Miethe gearbeitet hatte, fiel in russische Hände. Alles Material und die Fachkräfte mit ihren Familien wurden nach Sibirien gebracht, darunter vermutlich auch Habermohl, denn seither fehlt von ihm jede Nachricht. – Miethe entwickelt, soweit bekannt, in Amerika bei der A.V. Roe Company „Fliegende Scheiben" für die USA und Kanada. Die US-Luftwaffe hat seit Jahren Befehl, nicht mehr auf die „Fliegenden Untertassen" zu schießen, und die US-Publikationsmittel tun alles, um die Existenz der „UFOs" in das Reich der Fabel zu verbannen. Die Größe der bisher beobachteten Geräte wird mit 16, 42 und 75 Meter Durchmesser angegeben, und die Flugkörper sollen jetzt eine Geschwindigkeit bis zu 7000 Stundenkilometer entwickeln.

258

Bericht mit den üblichen Halbwahrheiten, sowie der oft praktizierten Ablenkung auf Feinderbeutung durch Sowjets und Amis.

Quelle: Eine HUGIN-Schrift...

Ein Briefmarkensammler, der in den Besitz einer Blauen Mauritius gelangt, wird das gute Stück wohl kaum wieder hergeben. Er wird es hüten und sicher aufbewahren, vor fremden Zugriffen schützen. Der Versuch, ein Flugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg mit einer der wertvollsten Briefmarken der Welt zu vergleichen, scheint unangemessen. Doch für den Kenner kommt der Besitz einer originalen Me 163 „Komet" dem Philatelistentraum sehr nahe. Wolfgang Späte, der letzte Kommodore des Jagdgeschwaders 400, bei dem die Me 163 während des Zweiten Weltkriegs im Einsatz war, wählte diesen ungewöhnlichen Vergleich in seiner Ansprache anläßlich der Präsentation einer aus England heimgeholten Me 163 auf dem Fliegerhorst des Jagdbombergeschwaders 43 in Oldenburg.

RAF gab Me 163 an die Luftwaffe zurück

Rar wie eine Blaue Mauritius

Die Geschichte des ungewöhnlichen Raketenjägers der ehemaligen Deutschen Luftwaffe, der auch Kraftei genannt wurde, ist eng verbunden mit dem Jagdgeschwader 400, das während des Zweiten Weltkriegs in der Nähe Oldenburgs am Zwischenahner Meer beheimatet war. Dort starteten die Nurflügler vom Typ Me 163 zu ihren Angriffsflügen auf britische oder amerikanische Bomberverbände. Zum Ende des Krieges wurden die Me 163 beschlagnahmt und als „Beutestücke" weggeschafft. Einige Me 163 gelangten in die USA, nach Kanada oder nach Australien, fünf Flugzeuge waren nach England gebracht worden. Eines dieser Exemplare trat Mitte des Jahres 88 seine endgültige Rückreise in die Heimat an: als Geschenk – als Blaue Mauritius sozusagen – von der Royal Air Force an die Luftwaffe.

Durch Zufall hatte man auf deutscher Seite von der geplanten Auflösung eines Museums auf der britischen Insel erfahren. Dort, so hatte es geheißen, sollte sich eine der erbeuteten Me 163 befinden. Auf höchster Ebene schließlich wurden Verhandlungen mit der befreundeten Armee Großbritanniens geführt. Auch der Chef der Luftflotte, Generalleutnant Kuebart, schaltete sich persönlich ein, und nach ein paar Wochen des Wartens kam eine Einladung des englischen Fliegerhorstes St. Athan bei Wolfgang Späte an. In einer Gemeinschaftsaktion mit den Briten, die sich verständlicherweise nur ungern von ihrer Me 163 trennten, und den Technikern des JaboG 43 Oldenburg wurde die Me in einer Transall heimgeholt.

Ihr Zustand war nicht besonders gut, und einige Originalteile fehlten gänzlich. Dennoch herrschte Freude bei den Ehemaligen des Jagdgeschwaders 400, daß es überhaupt möglich geworden war, eine Me zurückzubekommen. In Oldenburg begann schließlich sukzessive die Restaurierung des ersten von Raketen getriebenen Jägers, eines faszinierenden Bündels an Energie, dessen Entstehung sich noch ganz ohne Computer vollzogen hatte.

Zum Ende der 30er Jahre war der Flugzeugbau an die Schallmauergrenze gestoßen, durch die es – so jedenfalls schien es damals – kein Durchkommen gab. Konstrukteure wie Alexander Lippisch und Hellmuth Walter hofften mit einem Nurflügler mit Raketenantrieb die damaligen Geschwindigkeitsbarrieren zu überwinden und nahe an die Schallmauer vorzustoßen. Während Walter das gefährliche Wasserstoff-Superoxyd als Raketenantrieb weitestgehend beherrschbar machte, schaffte Lippisch das schwanzlose Flugzeug mit Delta-Tragwerk, das als Grundlage der Flugzeuge diente, die schließlich schneller als der Schall zu fliegen vermochten.

Natürlich zählte die Me 163 zu den besonderen Beuteflugzeugen, weil man solche Konstruktionen in Großbritannien einfach nicht kannte. Ein britischer Testpilot schließlich hatte den Mut, die Me 163 im Flug zu erproben. Dabei wagte er aber nicht das explosive Wasserstoff-Superoxyd als Antrieb zu verwenden. Er ließ sich hochschleppen und glitt wie eine Raumfähre wieder zur Erde zurück. Als alle Erkenntnisse über das Gerät ausgeschöpft schienen, verschwand es im Museum, wenig gepflegt und inzwischen auch unvollständig. Das Triebwerk fehlte, die Cockpitscheibe war zerstört, und Teile der Instrumente waren ausgebaut. Mehrfach war das Flugzeug mit Farbe überpinselt worden. Die deutschen Techniker in Oldenburg bekamen eine Menge Arbeit, denn schließlich sollte die Me 163 möglichst ihr Originalaussehen zurückerhalten.

Die fehlende Frontscheibe aus Panzerglas wurde nach Originalunterlagen durch eine Plexiglasscheibe ersetzt. Nach fast 40 Jahren hatte sich auch eine Menge Staub im Inneren des Flugzeugs angesammelt. Mit der Reinigung kamen wider Erwarten viele guterhaltene Teile zum Vorschein. Ein original Me-163-Instrumentenbrett wurde von einer Sammlerin als Leihgabe zur Verfügung gestellt. Detektivarbeit war schließlich erforderlich, als man an die aufwendige Restaurierung des Kufenschaftes ging. Die Herkunft der Erde unter der holzverstärkten Kufe wurde zwar nie geklärt, doch dort gefundene Gegenstände wie ein Schraubenzieher und ein Bonbonpapier konnten die Oldenburger Techniker schließlich als „echt britisch" identifizieren. Die Behandlung ihrer Außenhaut, das Abbeizen von acht Farbschichten, überstand die Me 163 gut, so daß sie der Öffentlichkeit jetzt wieder in ihrer Originalbemalung aus dem Zweiten Weltkrieg vorgestellt werden konnte.

Lediglich das Triebwerk fehlte. Noch forscht man in England nach den Originalunterlagen und Plänen, die seinerzeit miterbeutet worden waren. Wenn das entsprechende Material vollständig vorliegt, kann das Hellmuth-Walter-Raketentriebwerk HWK 109-509A-1 noch in diesem Jahr vollständig rekonstruiert werden.

Die Gäste in Oldenburg, besonders die ehemaligen Piloten und Techniker des Jagdgeschwaders 400, zeigten sich allesamt begeistert von der gelungenen Aktion. Flankiert von einer Fiat G 91, einer F-86 Sabre und einem Alpha Jet stand die Me 163 im Mittelpunkt einer Flugzeughalle. Jeder hatte Gelegenheit, das Flugzeug genau zu betrachten und sich von seiner Originalität zu überzeugen.

Einem geselligen Beisammensein auf Einladung des Kommodore des JaboG 43, Oberst Rüdiger Schad, mit viel Informationsaustausch war ein Diavortrag vorausgegangen, in dem die Rückholaktion aus Großbritannien und die Restaurierung der Me chronologisch dargestellt worden waren. Besonders ehemalige Me-Piloten wußten Interessantes über das „Kraftei" zu erzählen. Der Treibstoff, etwa 2,2 Tonnen, bestand zu 85 Prozenz aus dem explosiven Wasserstoff-Superoxyd und reichte für eine motorgetriebene Flugzeit von maximal sieben Minuten. Nach dem Ausbrennen des Raketenmotors blieben dem Piloten dann noch knappe 20 Minuten für die Gleitphase aus großer Höhe zurück zur Erde. Während die für die Startphase notwendigen Räder inklusive der Achse bereits nach 150 Metern abgeworfen wurden, mußte die Kufe der schwierigen und langen Landephase standhalten. Schließlich betrug die Anfluggeschwindigkeit zirka 230 km/h, die Landegeschwindigkeit immerhin noch 215 km/h, und das ganz ohne Bremsen! So war es beinahe schon lebenswichtig für den Piloten, den Anfang der 1 200 Meter langen Piste zu treffen, um dann am Ende der Landebahn zum Stillstand zu kommen. Allerdings fing ein mehrfach aufgehängter Sitz die harten Landungen weitestgehend ab.

Neben diesen Problemen ergab sich für den Piloten im Flug eine weitere Schwierigkeit. Weil die Me 163 so pfeilschnell in den Himmel stieg, überschoß sie oftmals ihr Ziel. Die kleine bemannte Rakete war einfach zu schnell für die Bomberverbände. Ihre größte gemessene Höhe, die je erreicht wurde, betrug 15 300 Meter ohne Druckkabine. Aus der großen Höhe, nicht selten waren es bis zu 12 000 Meter, flog die Me 163 dann abwärts Richtung Ziel, während der Pilot dabei aus zwei MG-151/20-mm- oder aus zwei MK-108/30-mm-Kanonen auf die feindlichen Bomber schoß.

Die Trefferquote der Me 163 hielt sich allerdings in Grenzen. Wenn auch die Konstrukteure ihrer Zeit weit voraus waren, so hatte man andererseits die hochexplosive Antriebsart nicht so ganz im Griff. Für zahlreiche Piloten brachten die technischen Unzulänglichkeiten dieses außergewöhnlichen Flugzeugtyps den Tod. Die fliegende Rakete Me 163 verschwand mit den Besatzungsmächten von der Bildfläche. Das bisher einzige Exemplar in der Bundesrepublik hängt an der Decke im Deutschen Museum in München. In Oldenburg auf dem Gelände des JaboG 43 erzählt nun eine zweite Me 163 ihre eigene Geschichte aus einer tragischen Vergangenheit, in der aber Epochemachendes entstand.

Renate Str[...]

Wolfgang Späte, der letzte Kommandeur des Jagdgeschwaders 400, begrüßte die Gäste auf dem Fliegerhorst in Oldenburg zur Präsentation der Me 163

